Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

50X1-HUM

Page Denied

Next 2 Page(s) In Document Denied

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

STAT

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕ

начальника Мурманского морского торгового порта

г. Мурманск
1962 г.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕ НАЧАЛЬНИКА МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА

В целях обеспечения порядка и безопасности движения на акватории и территории порта, приписных портопунктах, охраны имущества морского транспорта, грузов, багажа, предупреждения и пресечения случаев незаконного использования морского транспорта и проведения санитарных и противопожарных мероприятий — НАЧАЛЬНИК МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА на основании Постановления ЦИК и СНК СССР от 30 мая 1928 года (С. З. СССР 1928 года № 36, ст. 325) объявляет настоящее обязательное постановление.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

О ГРАНИЦАХ МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА

Территория и акватория Мурманского порта согласно протоколу № 29 заседания Президиума ВЦИК от 9 сентября 1925 года определяется в следующих границах:

От Варяжского ручья на западном берегу Кольского залива граница порта проходит на юг по берегу залива до реки Тулома в 21 метре от уреза высоких вод, причем на участке Варяжского ручья и поселка Дровяное граница углубляется в берег до 426 метров. Против поселка Кола граница пересекает устья рек Тулома и Кола и идет на север по линии отчуждения Октябрьской железной дороги до мыса Зеленый. От мыса Зеленый граница проходит по 30 горизонтали до мыса Пинагорий, откуда пересекает Кольский залив и замыкается у Варяжского ручья на западном берегу залива.

Участок береговой полосы и акватории, ограниченной с юга параллелью 68°55′85″, с севера параллелью 68°58′25″, с запада — берегом Кольского залива и востока — границей с Октябрьской железной дорогой, совместным приказом Наркомвода и Наркомпищепрома от 12-VII-1937 года, отчужден рыбному порту в связи с выделением его в самостоятельный порт 1-го разряда.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

По портопунктам, приписанным к Мурманскому торговому порту, границы территорий и акваторий не установлены.

I. ПОРЯДОК ВХОДА СУДОВ В ПОРТ, ВЫХОДА ИЗ ПОРТА, ДВИЖЕНИЯ СУДОВ В ПОРТОВЫХ ВОДАХ

§ 1. Обязательна предварительная информация о приходе судна в порт, подаваемая капитанами или судовладельцами и их агентами в адрес администрации порта и портнадзора за 48 часов, 24 часа и 4 часа до прихода в порт.

Информация о подходе судов обязательна как для советских, так и для иностранных судов.

Судно, находящееся в Мурманском порту на ремонте, обязано делать то же, предупреждая об окончании ремонта.

Суда, которые не дали предварительной информации, получают лоцмана и место для своих операций при первой возможности после того, как будут удовлетворены заявки других судов.

Ответственность за простой судна, которое не дало предварительной информации, несет администрация судна.

§ 2. В первоначальной информации капитан судна должен указать осадку судна, данные о грузе и требуемые услуги порта в соответствии с действующими положениями ММФ.

По иностранным судам аналогичную информацию дает «Инфлот».

§ 3. Лоцманская проводка в районе Тюва-губа — рейд порта обязательна для всех судов, за исключением судов малого каботажа.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

В штормовую погоду, при соответствующем радиограммном указании капитана порта капитану входящего в Кольский залив судна, передача лоцмана с лоцманского катера на борт судна может быть осуществлена на Ретинском рейде.

Плавание без лоцмана может быть в каждом случае согласовано с капитаном порта.

Заявки на лоцманскую проводку судов, идущих с моря, подаются капитанами за 24 часа до прихода в порт, а судов, уходящих из порта, за 6 часов с последующим уточнением за 2 часа до отхода в море.

§ 4. Обязательно несение судами с лоцманом на борту флага «Х» (по МСС).

§ 5. Акватория Кольского залива от параллели мыса Мишуков до параллели южной оконечности острова Сальный по условиям плавания приравнивается к портовым водам, а от параллели южной оконечности острова Сальный до параллели маяка Летинский — к открытому рейду.

§ 6. Воспрещается перестановка транспортных и рыбопромысловых судов в порту без лоцмана (постановка судов с рейда к причалу и отвод на рейд, а также перестановка от причала к причалу).

Перетяжка судна вдоль причала на швартовых без буксира производится администрацией судна и портнадзором.

Пассажирские суда и маломерные суда могут производить перестановки без лоцмана только под командованием капитанов, хорошо знающих местные условия порта.

§ 7. Суда, стоящие на якорях в Кольском заливе. и суда, следующие по Кольскому заливу, в условиях ограниченной видимости обязаны нести радиовахту.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

§ 8. Воспрещается подход судов к причалам без предварительного сигнала в виде продолжительного свистка.

Такой же сигнал должен подаваться при выходе судна из ковша, при отходе от внешнего причала, а также при проходе судов, стоящих на рейде.

§ 9. Суда, следующие к причалам порта, должны уступать дорогу судам, идущим от причалов.

§ 10. Капитаны судов, прошедшие загранводы, обязаны за 6 часов до подхода судна к порту оповещать санслужбу порта о наличии больных членов экипажа судна и пассажиров, о наличии на судне падежа крыс, о санитарном состоянии последнего порта захода судна или порта отправления.

§ 11. Иностранные суда и суда загранплавания, прибывающие из-за границы в порт, обязаны выставлять карантинные сигналы по Международному своду сигналов:

а) желтый флаг — «Щ», что означает:

«мое судно не заражено, прошу предоставить мне свободную практику»;

б) два желтых флага — «ЩЩ» — «мое судно подозрительное» (т. е. на судне были случаи заразных заболеваний более 5 дней тому назад, или была необычная смерть среди крыс);

в) флаг желтый над флагом черно-желтым — «Щ, Л» — «мое судно зараженное», т. е. были случаи заразных заболеваний менее чем 5 дней тому назад).

Ночью красный огонь над белым огнем, что обозначает: «я не получил свободной практики».

При своевременном получении радиограммы о санэпидблагополучии на судне санслужба, разре-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

шает пришвартовать судно к причалу без остановки на рейде для саносмотра.

В остальных случаях прибывшие из-за границы суда останавливаются на рейде для саносмотра и не имеют права сообщаться с берегом до получения свободной практики.

Указанные суда обязаны становиться на якорь на акватории порта западнее линии Киеваракского створа и ожидать прибытие санитарного врача.

§ 12. Входящие в порт суда не должны быть перегружены или неправильно погружены, без укомплектованного должным образом экипажа с пассажирами свыше установленной для судна нормы.

Суда не должны иметь опасного для них и причалов крена.

§ 13. Суда швартуются к причалам в том месте, которое указывается оперативным работником участка порта.

§ 14. Суда обязаны оформлять свой приход в порт в портнадзоре (делать прописку) не позже чем через 24 часа после прихода.

§ 15. Воспрещается установка и перестановка судов в порту без разрешения диспетчера порта.

§ 16. Суда, ожидающие постановки к причалу, становятся на якорь западнее линии Киеваракского створа с расчетом не мешать движению судов.

При всех обстоятельствах запрещается постановка судов на якорь восточнее линии Киеваракских створов. Капитаны судов, вынужденные временно встать на якорь восточнее линии Киеваракских створов из-за неисправности машины или по другим техническим причинам, обязаны немедленно сообщить об этом по радио капитану Мурманского морского торгового порта с точным указанием места от-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

дачи якоря для принятия необходимых мер по перестановке таких судов в место, разрешенное для якорной стоянки.

§ 17. Воспрещается без разрешения капитана порта постановка на якорь судов, не принадлежащих ММФ, на акватории порта между огнями Абрам и Анна-Корга, исключая случаи крайней необходимости.

§ 18. Каждое судно, стоящее на якоре на акватории порта, обязано переменить место якорной стоянки по первому требованию администрации порта.

§ 19. В случае потребности порта в причале, занятом судном, администрация судна обязана отвести судно от данного причала, при отказе администрации судна в отводе таковой производится портом за счет судовладельца.

§ 20. Воспрещается движение и стоянка судов в порту без поднятого национального флага в период времени с 8—20 час. при продолжительном дне и в пределах времени его видимости зимой.

Одновременно с флагом суда должны поднимать на гротстеньге вымпел судовладельца. На малых судах, не имеющих мачт, вымпел поднимается на гюйсштоке.

§ 21. При движении в порту суда обязаны руководствоваться «Правилами для предупреждения столкновения судов в море» и «Правилами плавания в Кольском заливе».

§ 22. Скорость хода допускается не свыше 6 узлов. Во всех случаях движение судов должно совершаться таким ходом, чтобы производимым волнением не причинить повреждений или затруднений другим судам, а также причалам, работающим плавкранам, водолазам и прочее.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

В отдельных случаях с разрешения соответствующих властей, скорость хода пассажирских катеров может быть увеличена до 10 узлов.

§ 23. Спуск судов по течению и посредством дрейфа воспрещается.

§ 24. Перестановка судов при ветре 6 баллов и выше допускается только с разрешения портнадзора.

§ 25. Плавание в порту судов при отсутствии видимости, знаков ограждения и створов, вследствие тумана, дождя, снегопада и пасмурности воспрещается.

Суда, имеющие радиотехнические средства, обеспечивающие безопасное плавание в тумане, следуют уменьшенным ходом, тщательно сообразуясь с существующей обстановкой.

Пассажирским судам типа «Суворовец» при ветре свыше 7 баллов, а судам типа «Снег» и мотодорам при ветре свыше 6 баллов плавание в портовых водах запрещается.

§ 26. Пассажирские суда, следующие от каботажной пристани на Три Ручья и Дровяное, должны оставлять банку Абрам-Корга слева с таким расчетом и на таком расстоянии, чтобы расхождение со встречными пассажирскими судами, следующими к каботажной пристани, осуществлялось безопасно левыми бортами. При дальнейшем следовании пассажирских судов на юг, они должны придерживаться правой стороны от линии Дровяного створа и подходить к каботажной пристани, оставляя банку Абрам-Корга справа.

§ 27. Транспортные суда во время движения по акватории порта обязаны иметь становые якоря готовыми к отдаче.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

§ 28. Суда, стоящие на швартовых, имеют право работать гребным винтом только с разрешения администрации порта.

§ 29. Все суда при разворачивании обязаны подавать сигнал 4 коротких звука судовым свистком и повторять его при приближении к ним других судов.

§ 30. Плавание в порту паровых, моторных и гребных судов допускается с разрешения портнадзора.

§ 31. Воспрещается всем судам, буксирам, моторным катерам, баржам и шлюпкам подход и стоянка у портовых причалов без разрешения портового надзора.

§ 32. Воспрещается движение судов с трапами, стрелами, реями и шлюпками, которые не завалены во внутрь судна.

При стоянке у причалов суда должны иметь стрелы, реи, заваленными за линию борта во внутрь судна.

§ 33. В случаях, если судно, прибывшее в порт, имело в рейсе посадку на грунт или касание грунта, столкновение, пожар или другие аварийные происшествия — такое судно до постановки под груз или до посадки пассажиров должно быть осмотрено представителем инспекции Регистра СССР.

§ 34. Перед выходом судна из порта капитан судна обязан подать письменное заявление в портнадзор за 12 часов до отхода, а при кратковременной стоянке (до 12 часов) заявление подается не позднее чем за 2 часа до отхода.

Выданное портнадзором разрешение на отход судна действительно только в течение 24 часов, по истечении этого срока заявление о выдаче разрешения на отход судна должно быть подано вновь.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

До оформления отхода в портнадзоре необходимо получить разрешение на выход в море в санитарно-карантинном отделе.

§ 36. Запрещается выпускать судно в море в случаях:

а) невыполнения капитаном судна указаний портового надзора о ликвидации недостатков, обнаруженных при инспектировании;

б) перегрузки судна сверх установленной грузовой марки;

в) приема на борт судна пассажиров сверх нормы, указанной в пассажирском свидетельстве;

г) неукомплектованности судна экипажем, согласно Кодексу торгового мореплавания СССР;

д) отсутствие у судового командного состава дипломов, требующихся по Кодексу торгового мореплавания СССР;

е) наличия крена судна свыше 8° или дифферента на нос;

ж) водотечности корпуса судна;

з) повышения температуры угля в бункерах и опасности его самовозгорания;

и) отсутствие соответствующих по качеству и количеству трюмных брезентов и других штатных устройств для закрытия люков;

к) когда судно не приведено в походное состояние и не закреплен палубный груз;

л) наличия на борту грузового судна в качестве пассажиров членов семей экипажа и других лиц, не имеющих специального разрешения на выход в рейс от руководства пароходства и пограничных властей;

м) закладки мерительных трубок палубным грузом;

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

н) недостаточной герметичности палубных закрытий.

В случаях отсутствия видимости в Кольском заливе, а также в случаях получения штормового предупреждения или при наличии в момент отхода судна штормовой погоды возможность выхода судна в море определяют капитан судна и капитан порта с учетом мощности машин, крепости корпуса судна, состояния погоды и других факторов.

Наложенное капитаном порта запрещение на выход судна в море может быть отменено только Министром морского флота, его заместителем или Главным ревизором по безопасности мореплавания.

§ 36. Всякое передвижение морских судов в порту своим ходом или на буксире должно производиться под управлением капитана или его старшего помощника.

§ 37. Судам, следующим по акватории порта вдоль Кольского залива, воспрещается приближение к причалам менее одного кабельтова. При непосредственном приближении к причалу, если этого невозможно избежать, такие суда обязаны следовать самым малым ходом.

§ 38. При следовании Кольским заливом, при необходимости обгона одного судна другим, обгоняющее судно запрашивает разрешение на обгон подачей сигналов судовым свистком: один короткий, один продолжительный — при намерении обогнать, судно, обходя его справа, и два коротких один продолжительный при обгоне судна по левому борту. Обгоняемое судно дает разрешение на обгон этими же сигналами. Если обгоняемое судно не отвечает на сигналы догоняющего — это означает, что обгоняющее судно не дает разрешения на обгон.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

§ 39. Воспрещается судам при прохождении мимо дноуглубительных снарядов тащить за собой по грунту тросы, цепи и иметь приспущенные якоря.

§ 40. При передвижении дноуглубительных снарядов на следующую полосу углубления или при подходе снаряда на место работы все стоящие в этом районе суда обязаны освободить место и перейти на другое, вне района работ.

§ 41. Дноглубинные снаряды, работающие на каналах и в узкостях, обязаны предоставлять свободный проход мимо идущим судам с большой осадкой, не позволяющей идти за пределы канала или узкости.

§ 42. Суда, имеющие осадку, позволяющую им безопасно проходить за пределами углубляемого канала или узкости, обязаны обходить земснаряды в стороне от канала или узкости.

§ 43. Земснаряды не должны иметь под бортом, обращенным к оси канала или узкости, более одной шаланды или других вспомогательных судов.

§ 44. Все приближающиеся к работающему земснаряду суда обязаны заблаговременно уменьшить ход, а при проходе мимо земснаряда — идти малым ходом. Воспрещается судам, проходящим мимо земснаряда, расхождение на обгон.

§ 45. На поддерживающих становые цепи земснарядов плотиках, а также на понтонах, водомерных рейках и других приспособлениях землечерпания, установленных у места работ, должны быть подняты красные флаги, а ночью — белые огни.

§ 46. Водолазные работы на акватории порта могут производиться только с особого разрешения капитана порта.

§ 47. При производстве водолазных работ у борта

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

судна работа главной машиной категорически воспрещается.

§ 48. Во время производства водолазных работ на судне и водолазном боте поднимаются два флага «З» (земля) по Международному своду сигналов один под другим — днем и два зеленых фонаря вертикально один над другим, видимых по всему горизонту — ночью.

Эти сигналы обязывают все суда и другие плавучие средства, обходя место водолазных работ, уменьшить ход и не отдавать якорей ближе 200 метров от места работы водолазов.

§ 49. Воспрещается занятие перевозочным промыслом без специального разрешения портнадзора.

§ 50. Маломерные суда (самоходные мощностью до 25 лошадиных сил и несамоходные валовой вместимостью до 20 регистровых тонн), в том числе гребные, парусные и моторные шлюпки, которые не принадлежат какому-либо судну, используемые как перевозочные, прогулочные, рыболовные, спортивные и пр., должны быть зарегистрированы в органах портового надзора, а там, где таковых нет, в местных советских органах.

Владельцы указанных судов обязаны предъявлять их органам портнадзора ежегодно не позднее 15-го мая для технического освидетельствования и получения билета на право плавания.

§ 51. Каждая из перечисленных в § 50 шлюпок должна иметь снабжение, определенное портнадзором.

§ 52. От захода до восхода солнца все гребные шлюпки при движении обязаны иметь на носу фонарь с белым огнем, дающим ровный свет во все

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

стороны; моторные шлюпки носят такие же огни, как паровые суда и катера.

§ 53. Воспрещается нагружать шлюпки сверх положенной нормы.

§ 54. Воспрещается пользование шлюпками без лиц, умеющих управлять ими.

§ 55. Не допускается пользование шлюпками лицами в нетрезвом состоянии.

§ 56. Все шлюпки должны давать дорогу идущим судам и не приближаться к ним, а при встрече с другими шлюпками придерживаться для расхождения правой стороны. Воспрещается подход шлюпок к идущим судам.

Запрещается движение шлюпок на акватории порта восточнее Киеваракских створов.

§ 57. Все шлюпки и катера, а также суда портофлота в экстренных случаях должны быть предоставлены для служебных поездок в распоряжение портнадзора во всякое время и по первому требованию бесплатно.

§ 58. Стоянка шлюпок разрешается в местах, указанных портнадзором, а в пунктах, где отсутствует портнадзор — местными органами власти.

§ 59. Воспрещается рыбная ловля на акватории порта.

§ 60. Воспрещается без разрешения портнадзора движение гонки леса и их перестановка в порту.

Сплавляемые гонки леса, состоящие из плит и плотов, должны быть обнесены снастями соответствующей крепости и иметь двойной оплотник для леса.

§ 61. Сплав леса без достаточно мощных буксиров с опущенными или приспущенными якорями, тросами и пр. воспрещается.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

§ 62. Гонки леса обязаны идти вне каналов и фарватеров для глубокосидящих судов, не препятствуя их движению.

§ 63. Воспрещается буксировка и сплав леса в туманную погоду.

Буксировка и сплав леса в темное время производится с особого разрешения портнадзора.

§ 64. Воспрещается отход буксирного парохода от гонок до их надлежащей установки на место и надежного крепления.

§ 65. Места лесостоянок устанавливаются администрацией порта. В случае надобности в освобождении места лесостоянок, грузополучатель обязан убрать лес по первому требованию администрации порта. Держать лес на плаву у лесостоянок не установленных мест не разрешается.

§ 66. Воспрещается оставлять наружные боны лесостоянок без установленного ограждения в виде флагов и огней. Днем — красный флаг, ночью — белый огонь, а также движение и стоянка плотов без этих сигналов.

§ 67. При разборке гонок сплоточный материал должен складироваться на берегу в достаточном удалении от воды, а дно лесостоянки на расстоянии 10 метров от нее должно очищаться не реже одного раза в год от топляков, тросов и прочего с составлением акта.

§ 68. Буксирные пароходы, находящиеся вблизи судоходных фарватеров с тралом или ширмой, обязаны в ночное время нести установленные огни.

§ 69. Сплав леса молем воспрещается.

II. СТОЯНКА СУДОВ В ПОРТУ

§ 70. В дни общесоюзных и местных праздников, во время стоянки в порту, суда обязаны расцвечи-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ваться флагами МСС согласно «Уставу службы на судах морского флота Союза ССР», а в траурные дни Государственный флаг должен быть приспущен.

§ 71. Воспрещается оставление судна без достаточного числа лиц судового экипажа, могущего обеспечить передвижение судна по первому требованию администрации порта.

По требованию диспетчера порта капитаны судов обязаны своевременно, к указанному диспетчером часу подготовить судно и экипаж для перешвартовок, заблаговременно сообщив о необходимом количестве буксиров.

Требование диспетчера порта, обращенное к капитану об освобождении причала, должно быть предъявлено не позднее чем за 6 часов до перестановки.

§ 72. В случае наступления тумана, мглы, снегопада и т. д. капитан судна, стоящего на якоре на акватории торгового порта, обязан сообщить любыми доступными средствами координаты своей якорной стоянки капитану порта.

Координаты иностранных судов, прибывших и вставших на якорь на акватории торгового порта во время тумана, сообщает лоцман, осуществлявший проводку судна.

§ 73. При пожаре, аварии или других бедствиях, требующих немедленной помощи на своем судне или вблизи находящемся, вахтенный помощник капитана должен немедленно подавать тревожные сигналы свистком, сиреной или колоколом.

§ 74. Каждое судно, стоящее в порту и находящееся в состоянии рабочей готовности, должно иметь в полной исправности все свои спасательные

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

и противопожарные средства, как для оказания помощи себе, так и для подачи нуждающимся в ней судам и береговым сооружениям.

§ 75. Воспрещается откачка загрязненной нефтью и другими нефтепродуктами балластной и льяльной воды, а также оставление без прикрытия щитами, шпигатов из гальюнов, камбузов, прачечных, душевых бань, ванных, труб для выпуска отработанного пара и пр.

§ 76. Запретить швартовку крупнотоннажных судов (длиной свыше 108 метров), к плавъемкости «Буг» и лихтеру «Дунайский» у причала 14.

§ 77. На судах, имеющих два кормовых бортовых винта, необходимо иметь предохранительную надпись на досках.

§ 78. Суда, стоящие у причалов, должны нести от захода до восхода солнца белые огни, установленные на оконечностях судна у форштевня и ахтерштевня, а суда длиною 100 метров и более — дополнительный белый огонь на середине судна на уровне фальшборта.

Суда, стоящие на якоре, несут огни согласно ППСС.

При туманах и плохой видимости на судах, стоящих у причалов, выставлять яркие белые огни с мористой стороны, желательно прожекторы, необходимые для ориентации проходящих и швартующих судов.

§ 79. Капитаны судов обязаны следить за штормовыми сигналами и во время штормовой погоды принимать все необходимые меры к обеспечению безопасной стоянки судов.

§ 80. Воспрещается стоянка судов у причалов без трапов (сходней), оборудованных соответствующим

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

образом, и без освещения в ночное время.

§ 81. Оставлять суда без вахтенного у трапа или на палубе воспрещается. Вахтенный обязан быть одет по форме и с нарукавным знаком.

§ 82. Воспрещается выбрасывать в воду или на причал мусор и другие предметы.

§ 83. В случае разрешения начальником участка выгрузки на причал дефектного судового имущества и тары таковые должны быть убраны с причала владельцем судна в течение 24-х часов.

§ 84. Воспрещается производство ремонтных работ и вывод из рабочего состояния котлов, главных двигателей, трубопроводов, брашпилей и судовых лебедок без письменного разрешения главной диспетчерской порта, а при работе с открытым огнем, кроме того, разрешения пожарной охраны ВОХРа.

§ 85. Спускать шлюпки с судов, стоящих у причалов порта, без разрешения портнадзора воспрещается.

§ 86. Капитаны судов обязаны немедленно сообщить в портнадзор о всех происшествиях, а в санитарно-карантинный отдел о заразных заболеваниях на судах во время нахождения последних в водах порта.

§ 87. При столкновении судов оба судна должны немедленно остановиться для подачи в случае необходимости помощи друг другу, причем если одно из них не может продолжать плавание, то другое судно обязано принять все меры к спасению людей, а затем почты, багажа и груза, а также оказать помощь самому судну.

§ 88. Суда, пришедшие в негодность вследствие происшедших с ними аварий или признанных Регистром СССР негодными к плаванию, а также рейдо-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

вые швартовые бочки, понтоны, буи и другие плавсредства, могут оставаться в водах порта лишь на определенный срок, установленный администрацией порта. По истечении этого срока капитан или владелец судна и др. плавсредств обязан вывести их из порта.

В случае невывода упомянутых объектов владельцем, порт за счет владельца устанавливает их в место отстоя, где они не препятствуют движению судов и грузовым операциям.

За целость и сохранность судна и других плавсредств, находящихся на месте отстоя, порт никакой ответственности не несет.

§ 89. Управление порта не несет никакой ответственности за целость и сохранность прикольных судов, а также находящихся на них грузов и имущества.

§ 90. Шлюпкам, катерам и прочим судам подход к иностранным судам загранплавания допускается при наличии особого разрешения.

Подход указанных судов к судам каботажного плавания разрешается только после приема их комиссией.

§ 91. Воспрещается всем судам, в том числе и буксирным пароходам, моторным катерам, шлюпкам и пр. подход и стоянка у причалов без разрешения главной диспетчерской порта.

Подход указанных судов к причалам порта, а равно и отход от причалов должен быть согласован администрацией порта с портнадзором.

§ 92. Место затопления судна и работ по его подъему должно быть ограждено предостерегательными знаками силами и за счет судовладельца.

§ 93. Капитан судна, севшего на мель и мешаю-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

щего свободному движению прочих судов, обязан принять меры к тому, чтобы в кратчайший срок, установленный администрацией порта, снять судно с мели, в противном случае эту работу производит администрация порта за счет судовладельца.

§ 94. Сторожа и экипажи прикольных судов обязаны выполнять распоряжения администрации порта в части охраны судна, безопасности его стоянки и соблюдения правил, установленных настоящим постановлением.

§ 95. Воспрещается на прикольных судах оставлять незапертыми судовые помещения, которые не предназначены для жилья экипажа или производства ремонта.

§ 96. Переход с судна на берег и обратно разрешается только по трапам или сходням. Переходить через фальшборт, релинги и т. п. иным, кроме трапов, путем на борт судна и обратно воспрещается.

В случае стоянки судов лагом друг к другу переход с одного судна на другое должен также осуществляться при помощи соответствующим образом оборудованных и освещенных в темное время суток трапов или сходней.

Обязанность подачи трапа на другое судно лежит на том судне, которое стоит с мористой стороны.

§ 97. Воспрещается, без разрешения портнадзора, постановка на якорь южнее огня Анна-Корга судов, груженных взрывчатыми и легковоспламеняющимися веществами, а также ошвартовка их к причалам.

Указанные суда обязаны нести установленные сигналы.

§ 98. Бункеровка судов жидким топливом у причалов порта запрещается за исключением причалов

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

10, 11, где бункеровка производится в каждом отдельном случае с разрешения диспетчера порта.

§ 99. Швартовые канаты не должны иметь излишней слабины. Вахтенный помощник капитана должен следить за соответствием положения швартовых канатов состоянию горизонта воды и за своевременной подачей дополнительных швартовых канатов при штормовом ветре.

Крупнотоннажным судам не разрешается крепить больше, чем два швартовых каната за одну тумбу.

III. ПРАВИЛА БУКСИРОВКИ

§ 100. Воспрещается брать на буксир более судов, чем может успешно буксировать буксирующее судно.

§ 101. Отдавать буксиры, ранее правильной постановки и швартовки буксируемых судов на место, не разрешается.

§ 102. Воспрещается при съемке с якоря подъем буксируемыми судами якорей ранее, чем буксирные тросы будут приняты и закреплены.

§ 103. При буксировке всех судов как самоходных, так и несамоходных, должны применяться следующие звуковые сигналы, подаваемые буксируемыми судами для буксирующих судов:

1. Один длинный: «Буксируйте прямо на заданном направлении» независимо от того за нос или за корму буксируемого судна закреплен буксирный трос.

2. Два длинных: «Остановите машину».

3. Один длинный и один короткий: «Уменьшите ход».

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

4. Один короткий и один длинный: «Увеличьте ход».

5. Один длинный, один короткий и один длинный: «Отдать или принять буксир».

6. Один короткий: «Буксируйте вправо».

7. Два коротких: «Буксируйте влево».

8. Три коротких: «Работайте полным ходом назад».

9. Три длинных, один короткий: «Вызов буксира».

10. Частые короткие гудки (не менее пяти) «Немедленно остановите движение».

В тех случаях, когда буксировка осуществляется:

а) одним буксировщиком за нос или за корму буксируемого судна, сигналы могут подаваться судовым свистком или губным свистком. Однако способ сигнализации должен быть установлен до начала буксировки;

б) двумя буксировщиками, буксирные тросы которых закреплены за нос и за корму буксируемого судна, то для буксировщика, находящегося по носу от буксируемого судна, сигналы даются судовым свистком, для буксировщика, находящегося на корме буксируемого судна, — губным свистком;

в) одним буксировщиком лагом к борту буксируемого судна сигналы могут даваться губным свистком или судовым свистком по согласованию между буксируемым и буксирующим судами;

г) двумя буксировщиками, ошвартованными лагом к буксируемому судну с обоих бортов, сигналы буксиру, ошвартованному к правому борту буксируемого судна, даются судовым свистком, а буксиру, ошвартованному по левому борту буксируемого судна, — губным свистком;

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

д) двумя буксировщиками, один из которых буксирует за нос или корму, а другой ошвартован к борту буксируемого судна, сигналы буксирующему за трос даются судовым свистком, а буксирующему лагом — губным свистком.

Сигналы буксировщику, толкающему судно (поджимание к причалу и другие случаи), даются те же, что и буксирующему лагом (пункт «в»), т. е. губным или судовым свистком.

При других возможных комбинациях буксировки способ сигнализации устанавливается на месте особо.

Во всех случаях любой из сигналов может дублироваться голосом (через мегафон или другие средства усиления) или жестами рук.

Звуковой сигнал, поданный с буксируемого судна, должен быть немедленно отрепетован буксирными судами судовым свистком.

Репетование является подтверждением своевременного принятия и правильного понимания сигнала.

При отсутствии или неисправности судового свистка на буксируемом судне метод буксировки и способы сигнализации устанавливаются в каждом отдельном случае капитанами буксируемого и буксирующего судов и лоцманом.

§ 104. При перестановках плавучих кранов, углеперегружателя «Вотан» и барж руководит буксировкой и отвечает за ее безопасность капитан буксирного парохода, а при наличии нескольких буксирных пароходов — капитан более мощного буксира.

§ 105. Воспрещается буксировка под бортом су-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

дов без несения сигналов, установленных «Правилами предупреждения столкновения судов».

§ 106. Обязательно наличие полной вахты на буксируемых судах, обеспечивающей безопасную перестановку судна.

VI. ПОРЯДОК ПОГРУЗКИ, РАЗГРУЗКИ И ХРАНЕНИЯ ГРУЗОВ В ПОРТУ

§ 107. Завоз на территорию порта грузов и материалов, а также подача-уборка груженых и порожних вагонов без письменного разрешения порта не допускается. Также не допускается самовольная погрузка или выгрузка грузов в порту.

§ 108. Складирование груза допускается в специально установленных местах. Складирование на причалах допускается на подтоварники и прокладки без превышения установленных технических норм загрузки на один квадратный метр.

На каждом причале должен быть установлен указатель допускаемой нагрузки на 1 кв. метр причала и на 1 кв. метр прилегающей к нему территории.

§ 109. Запрещается складирование грузов, даже временное, на прикордонную часть причалов шириной не менее 2-х метров, которая должна быть совершенно свободна от любых предметов для обеспечения безопасной работы швартовщиков.

§ 110. Воспрещается завоз грузов в нестандартной таре или навалочных и насыпных грузов без тары в тех случаях, когда тара обязательна, а также завоз тарных грузов, подлежащих морской перевозке, без отправительских марок, волокнистые грузы,

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

как хлопок, лен, пакля и др., завозятся только в плотной, исправной обшивке.

§ 111. Оставление клиентурой грузов на причалах или участках порта допускается только при соответствующей сдаче таковых порту; воспрещается оставлять после работ силами клиента погрузочно-разгрузочный инвентарь или материалы.

Клиентура обязана вывозить из порта грузы, прибывающие морем, в установленные тарифным руководством — 4-М-1 сроки.

§ 112. Погрузка и выгрузка зерна и прочих хлебных продуктов, тряпья, а также сырья кож, готовых меховых изделий, скота и других животных и пищевых продуктов может производиться с разрешения санитарной службы порта при наличии сертификатов, ветеринарных свидетельств и других установленных документов.

§ 113. Пищевые грузы должны быть затарены, кроме случаев, предусмотренных специальными правилами перевозки. Трюмы перед погрузкой пищевых грузов должны быть соответствующим образом подготовлены и проверены санитарной службой.

V. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ОБРАБОТКИ ОПАСНЫХ, ОГНЕОПАСНЫХ, ВЗРЫВЧАТЫХ И ДРУГИХ СПЕЦИАЛЬНЫХ ГРУЗОВ

§ 114. Завоз на территорию порта для погрузки на суда легковоспламеняющихся грузов, а также грузов ВВ, ОВ и ЯВ допускается в строго назначенное портом время и только в указанное место. На завоз этих грузов грузоотправители обязаны заблаговременно предъявить установленные спе-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

циальные документы и своевременно получить письменное разрешение отряда ВОХР, соответствующих органов власти и руководства порта.

Запрещается всякое промедление с вывозом легковоспламеняющихся ВВ, ОВ, ЯВ, грузов и тары из-под них с территории порта, доставленных в порт морским и другим транспортом.

Переработка этих грузов производится только прямым вариантом: автомашина или вагон — борт парохода или борт парохода — автомашина.

§ 115. В случае обработки судов с грузами ВВ, ОВ и ЯВ в портовых пунктах владельцы причалов обязаны до прихода пассажирских судов подготовить причал к приему пассажирских судов и обеспечить их безопасную стоянку и обработку.

Категорически запрещается одновременная стоянка пассажирских судов и судов с грузами ВВ, ОВ и ЯВ у одних причалов или вблизи них.

VI. ОХРАНА В ПОРТУ ПОРТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ, УСТАНОВОК И ГРУЗОВ

§ 116. Воспрещается швартовка судов за отбойные рамы, привальные брусья, телеграфные и телефонные столбы и другие предметы, не предназначенные для швартовки.

§ 117. Воспрещается на причалах производить перемещение грузов волоком — на салазках.

§ 118. При подходе судов к причалу своим ходом машины должны быть заблаговременно застопорены с тем, чтобы к моменту касания причала скорость судна не превышала 0,1—0,2 м/сек. Угол подхода в этих случаях должен быть не более 15—20 градусов.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

§ 119. В местах ожидаемого прикосновения судна с отбойными приспособлениями причала судном должны быть выброшены кранцы.

§ 120. При отходе от причала суда должны работать машиной самым малым ходом, пока борт судна не будет на расстоянии не менее 10 м от причала.

§ 121. При швартовке у свайных причалов следует не допускать крена судна на внешнюю сторону ввиду опасности повреждения при этом свай причала скулой судна.

§ 122. При погрузке угля, песка и прочих сыпучих грузов между судном и причальным сооружением должен быть обязательно подвешен брезент или уложены щиты, чтобы сохранить случайно просыпавшийся груз и не засорять акватории.

§ 123. В случае повреждения судном причалов и других портовых сооружений или приспособлений капитан судна совместно с представителями технического отдела порта и портнадзора должен принять участие в составлении акта о причиненном повреждении.

Всякого рода кем бы то ни было произведенные повреждения портовых сооружений и порча портового имущества, как-то: причалов, причальных и швартовых приспособлений, мостиков понтонов, зданий и пр. исправляются за счет виновных лиц, а за умышленное повреждение виновные, кроме того, привлекаются к судебной ответственности.

VII. МЕРЫ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ

§ 124. Разведение открытого огня, а также газоэлектросварочные и другие огневые работы на тер-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ритории порта и на судах ММФ, стоящих в порту, производятся только с разрешения пожарно-технической части ВОХР МГМАП.

§ 125. В пределах порта без разрешения капитана порта и пожарно-технической части ВОХР воспрещается пускать ракеты, зажигать бенгальские огни и фальшвеера, за исключением аварийных случаев.

§ 126. Топка печей разрешается с 6 до 19 часов. Запрещается топящиеся печи, плиты, камельки, горна оставлять без надзора, а также производить сушку дров на отопительных приборах и вблизи их.

§ 127. Курение на территории порта, в складских и производственных помещениях всех хозяйств запрещается. Во всех производственных цехах и мастерских по согласованию с пожарной охраной должны быть определены и оборудованы места для курения.

§ 128. Паровозы, ж.-д. катучие краны, буксиры и суда, занятые на грузовых операциях с огнеопасными и взрывчатыми грузами, должны иметь на дымовых трубах надежные искрогасители и соблюдать все меры пожарной безопасности.

§ 129. Все береговые сооружения, как-то: склады, производственные и служебные помещения должны быть обеспечены в соответствии норм первичными средствами пожаротушения. За состояние средств пожаротушения отвечает руководитель хозяйства.

§ 130. Пожарные проезды и подъезды к зданиям и водоемам, а также доступ к первичным средствам пожаротушения должны находиться постоянно в исправном состоянии и не загромождаться.

§ 131. В случае возникновения пожара на бере-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

говых объектах порта, судах, стоящих у причалов и на рейде, дежурный диспетчер порта немедленно к месту пожара направляет любое по его усмотрению судно или буксир и необходимую рабочую силу. Кроме того, при пожарах на рейде обеспечивает доставку пожарных подразделений к месту пожара.

§ 132. Для отстойных судов и судов, находящихся в консервации, судовладелец обязан место отстоя согласовать с руководством порта и пожарной частью ВОХР. Охрану указанных судов и противопожарную их безопасность осуществляет судовладелец. Требования руководства порта, портового надзора и пожарной охраны для администрации отстойных судов обязательны.

VIII. САНИТАРНЫЕ ПРАВИЛА

§ 133. Для предупреждения перехода крыс с судна на берег и обратно капитаны всех судов обязаны принимать следующие меры:

а) все швартовые, подаваемые с судна на берег, должны быть снабжены специальными щитами диаметром не менее 25—30 см;

б) в ночное время при отсутствии работ все лишние сходни должны быть убраны;

в) рабочие сходни в ночное время должны быть достаточно освещены;

г) сетки, предохраняющие от падения груза за борт, должны немедленно убираться по окончании погрузочных работ; при пользовании ими в ночное время они должны быть ярко освещены.

§ 134. Все суда, находящиеся в порту, обязаны содержать служебные, жилые, грузовые и пр. по-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

мещения, а также все палубы в образцовой чистоте.

§ 135. Все служебные, пассажирские, а также складские помещения на территории порта должны содержаться в чистоте согласно установленным для каждого типа помещений санитарным правилам.

Кроме того, все складские помещения должны быть крысонепроницаемыми.

§ 136. Предприятия и организации, производящие на причалах погрузочно-разгрузочные операции, по окончании таковых производят уборку этих причалов своими силами.

§ 137. Для сбора мусора и разных отбросов на причалах, пристанях, во дворах каждого дома и складского помещения, а также на судах должны быть устроены соответствующие ящики с крышками.

§ 138. Выгребные ямы отхожих мест на территории порта должны быть непроницаемы и своевременно очищаться.

§ 139. Подаваемый в порт железнодорожный транспорт должен быть тщательно очищен от остатков перевозимых грузов, а также от мусора.

Запрещается сбрасывание на ж.-д. путях порта мусора и шлака.

§ 140. К судам, находящимся под газацией и имеющим соответствующие сигналы об этом, не разрешается швартовка и стоянка других судов ближе чем на 70 метров.

§ 141. Все суда, стоящие у причалов и на рейде порта, обязаны обеспечить полное сжигание топлива, не загрязняя атмосферный воздух сажей и копотью.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

IX. ПОРЯДОК ПОСАДКИ И ВЫСАДКИ ПАССАЖИРОВ

§ 142. Посадка и высадка пассажиров с пассажирских судов и рейдовых плавсредств производится только в специально отведенных администрацией порта или местными властями по согласованию с портнадзором местах.

§ 143. Проход на пассажирские суда и выход с таковых разрешается с предъявлением билетов и только через установленный для этой цели трап.

§ 144. Порядок посадки и высадки пассажиров устанавливается и объявляется администрацией морвокзала в соответствии с правилами ММФ.

§ 145. Капитаны судов, перевозящих пассажиров, обязаны точно вести учет посадки пассажиров, не допуская перегруза сверх установленной нормы.

§ 146. Капитаны пассажирских судов при пассажиро-обмене на рейдах обязаны следить за безопасностью движения плавсредств с пассажирами между судном и берегом и сниматься с якоря только после того, когда плавсредства достигнут безопасного места стоянки у берега.

В необходимых случаях капитаны пассажирских судов обязаны оказывать помощь указанным плавсредствам.

§ 147. На пассажирских судах портового плавания одновременная перевозка пассажиров и грузов воспрещается, за исключением личных вещей.

§ 148. Воспрещается проход на суда и причалы лиц в нетрезвом состоянии.

§ 149. При посадке и высадке пассажиров городской автотранспорт с пассажирами и без них в порт не допускается. Пропуск пассажиров осуществляет-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ся через КПП по проездным билетам работниками морского вокзала под наблюдением постового ВОХР.

За нарушение параграфов с 1 по 149 налагается штраф до 10 рублей.

X. ПОРЯДОК ПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИЕЙ, ЗДАНИЯМИ, СКЛАДАМИ ПОРТА

§ 150. В границах порта выбирать песок, землю, гравий и т. п., а также поднимать затонувшие грузы и другие предметы допускается с разрешения администрации порта.

§ 151. Производство построек, переустройств, разборка, капитальный ремонт зданий, причалов и других сооружений, в том числе выведенных из эксплуатации, а также производство землечерпальных и водолазных работ допускается только с разрешения администрации порта.

§ 152. Движение всех видов транспорта на территории порта допускается в пределах установленной скорости.

§ 153. Воспрещается самовольное подключение к электрическим, телефонным и водопроводным сетям порта.

§ 154. Завоз в склады порта скоропортящихся грузов разрешается только в обусловленных с портом количествах, с хранением не более установленных предельных сроков.

В случаях порчи такие грузы подлежат немедленному вывозу с территории порта по первому требованию последнего.

§ 155. Складирование грузов к складским, произ-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

водственным и служебным помещениям производить не ближе 6—7 метров.

§ 156. Складирование груза допускается не ближе 10 метров к ограждению порта.

§ 157. Воспрещается ввоз и вывоз груза без пропусков и погрузочного поручения установленного образца.

§ 158. Проходить на режимную зону порта разрешается только через контрольные проходные ворота при наличии пропусков установленного образца.

§ 159. Воспрещается пронос в порт спиртных напитков.

За нарушение параграфов с 150 по 159 налагается штраф до 5 рублей.

§ 160. Воспрещается клиентуре указывать в перевозочных документах торговый порт как: «грузополучатель» или «грузоотправитель» без согласия порта.

§ 161. Воспрещается сдача к перевозке багажом и в камеру хранения ручного багажа огнестрельного оружия, огнеопасных, взрывчатых, едких и ядовитых веществ.

§ 162. Нахождение в зале ожидания морвокзала допускается в течение 2 часов после прибытия судна и 3-х часов до отхода судна по расписанию за исключением транзитных пассажиров.

§ 163. Запрещается вход в зал ожидания морского вокзала и пассажирских павильонов с громоздкими вещами.

§ 164. Воспрещается подача вещей через борт судна или через иллюминаторы.

§ 165. Воспрещается беспалубным, парусно-гребным судам удаление от берегов или плавучей базы

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

свыше 3-х километров, а греоным — 2-х километров.

§ 166. Воспрещается купание с причалов и судов, стоящих на акватории торгового порта.

За нарушение параграфов с 160 по 166 налагается штраф до 2 руб. 50 коп.

XI. ПОРЯДОК НАЛОЖЕНИЯ И ВЗЫСКАНИЯ ШТРАФОВ

§ 167. Штрафы за нарушение требований «Обязательного постановления» налагаются в тех случаях, когда данное нарушение не влечет за собой привлечения виновных к судебной ответственности.

§ 168. Штрафы налагаются в портах капитаном порта, портовыми надзирателями и начсоставом военизированной охраны. Указанные лица вправе вместо наложения штрафа сделать нарушителю предупреждение либо передать в отношении его материалы в товарищеский суд или общественные организации по месту его работы или жительства для принятия мер общественного воздействия.

§ 169. При уплате нарушителем наложенного на него штрафа ему выдается квитанция установленного образца.

§ 170. При отказе нарушителя от уплаты штрафа составляется постановление в 2-х экземплярах о наложении штрафа с указанием в постановлении фамилии, имени и отчества, места работы и точного адреса нарушителя, существа нарушения и суммы наложенного штрафа, порядке и срока обжалования в соответствии с разделом XI настоящего постановления.

Второй экземпляр постановления вручается нару-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

шителю. Постановление о наложении штрафа должно быть вынесено немедленно по обнаружении нарушителя и во всяком случае не позднее месячного срока со дня нарушения.

Постановление о наложении штрафа, не исполненное в течение 3-х месяцев со дня его вынесения, исполнению не подлежит. Штраф, наложенный на граждан, а также на должностное лицо, не уплаченный в течение 15-дневного срока со дня вручения постановления о наложении штрафа, взыскивается в бесспорном порядке из заработка оштрафованного по постановлению должностных лиц, указанных в § 168 Обязательного постановления о наложении штрафа.

Если лицо, подвергнутое штрафу, не работает, взыскание штрафа производится судебным исполнителем путем обращения взыскания на имущество на основании постановления должностных лиц о наложении штрафа.

§ 171. Граждане, а также должностные лица, подвергнутые штрафу в административном порядке, вправе обжаловать постановление о наложении штрафа в районный (городской) народный суд по месту своего жительства в 10-дневный срок со дня вручения постановления.

Подача жалобы в суд в указанный срок приостанавливает взыскание штрафа. В этом случае течение давностного трехмесячного срока, указанного в § 170 Обязательного постановления, приостанавливается.

§ 172. Указанный порядок наложения и взыскания штрафов предусмотрен Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 3 марта 1962 года «О дальнейшем ограничении применения штрафов,

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

налагаемых в административном порядке», введенным в действие с 1 января 1962 года.

§ 173. Работники морского флота за нарушение «Обязательного постановления» при выполнении ими служебных обязанностей денежному штрафу не подвергаются, а привлекаются к дисциплинарной ответственности, за исключением случаев нарушения ими противопожарной охраны.

§ 174. Штрафы за нарушение санитарно-гигиенических правил и норм в портах и на судах налагаются и взыскиваются органами санитарно-противоэпидемической службы СССР.

§ 175. Настоящее «Обязательное постановление» действует на территории и акватории Мурманского морского торгового порта и следующих приписных к нему пунктов:

а) Североморск;
б) Кислая;
в) Порт-Владимир;
г) Озерко;
д) Западный Кильдин;
е) Восточный Кильдин;
ж) Териберка;
з) Дальние Зеленцы;
и) Дроздовка;
к) Иоканка;
л) Поной.

Настоящее «Обязательное постановление» вводится в действие с 1 апреля по 31/XII-1962 года.

Начальник Мурманского морского торгового порта В. ТИХОНОВ.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ПН-01833. Тип. «Полярная правда». Зак.2385

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Библиотека по обмену опытом на морском транспорте

М. Б. ГАВРИЛЕНКО

УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЕ УСТРОЙСТВА И ПРИСПОСОБЛЕНИЯ НА ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТАХ

(ИЗ ОПЫТА РАБОТЫ ЛЕНИНГРАДСКОГО ПОРТА)

ИЗДАТЕЛЬСТВО
«МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ»
МОСКВА — 1960

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Введение	3
Лесные грузы	4
Киповые грузы	17
Мешковые грузы	25
Пакетная перегрузка и перевозка кирпича	27
Перегрузка грузов в бочках	30
Металлы в пачках и пакетах. Цветные металлы в слитках	33
Перегрузка автомашин и кабеля в барабанах	37
Перегрузка минерально-строительных и сыпучих грузов	41

АВТОР *МИХАИЛ БОРИСОВИЧ ГАВРИЛЕНКО*

Редактор *Л. В. Ярова*

Технический редактор *Б. А. Сараев*

Корректор *Е. М. Эренлиб*

Т-05619. Сдано в производ. 19/III 1960 г. Подп. к печати 7/V 1960 г.
Бумага 84×108¹/₃₂. 0,69 бум. л., 2,26 печ. л., 2,07 уч.-изд. л.
Изд. № ОП-1856. Тираж 2000 экз. Цена 70 коп. Заказ № 330.

7-я гипография издательства «Морской транспорт».
Ленинград, ул. К. Заслонова, 30.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Автор рассказывает о применении на погрузочно-разгрузочных работах усовершенствованных устройств и приспособлений, созданных конструкторским бюро и рационализаторами Ленинградского порта. Автопогрузчики с захватами для баланса и пропса, грейфер-захват для пучкового леса, машина с механическим захватом для мешковых грузов, специальные захваты для выгрузки автомашин — все эти приспособления позволили частично или полностью ликвидировать ручной труд на тяжелых грузовых операциях.

Ознакомиться с опытом ленинградцев будет полезно и интересно широкому кругу работников морских и речных портов.

ВВЕДЕНИЕ

Решения XXI съезда Коммунистической партии Советского Союза поставили перед работниками морского флота задачу — в 1965 г. поднять уровень комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ до 75% и на основе внедрения новой техники добиться роста производительности труда на 40%. Решению этих задач подчинена деятельность коллектива инженерно-технических работников и новаторов Ленинградского морского торгового порта.

Ленинградские портовики проделали большую работу по развитию комплексной механизации перегрузочных работ, особенно по тем грузам, комплексная механизация которых находилась до настоящего времени в зачаточном состоянии. Проведенные мероприятия показали, что многие ручные операции могут быть успешно механизированы при помощи имеющихся в портах перегрузочных машин, оснащенных специальными грузозахватными устройствами и приспособлениями.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ЛЕСНЫЕ ГРУЗЫ

Объем перевозок леса морским транспортом на Балтике ежегодно возрастает. Поэтому исключительно важное значение приобрели вопросы, связанные с переработкой лесных грузов, которые по своей трудоемкости требуют большой затраты ручного труда. Новаторы производства и инженерно-технические работники Ленинградского морского торгового порта проделали большую работу по развитию комплексной механизации переработки лесных грузов: улучшены технологические процессы, созданы новые устройства и приспособления.

Баланс

Баланс проходит через Ленинградский порт с 1955 г. Если в 1956 г. отгруженное количество его принять за 100%, то в 1957 г. переработка баланса увеличилась до 220, в 1958 г. — 280, а в 1959 г. — 320%, т. е. более чем в 3 раза. Рассматривая различные способы переработки этого вида груза, портовики остановились на пакетном. Для перегрузки баланса используются портальные краны и автопогрузчики, оборудованные изготовленными в порту новыми захватными устройствами.

Процесс прохождения баланса через порт состоит из двух операций.

Первая операция — разгрузка вагонов по технологической схеме вагон — мерный станок — кран — склад. Для однометрового баланса применяют мерные станки объемом 4,56 $м^3$, для двухметрового — 9,12 $м^3$. Перед загрузкой станка однометровым балансом по длине станка

кладут стальной строп длиной 6,5 *м* (рис. 1). После заполнения станка строп накладывается на гачки 8-метрового стропа (рис. 2), висящего на кране. Таким образом, баланс охватывается стропами и зажимается по всей окружности, образуя пакет. Затем груз поднимают приблизительно на 30 *см* и накладывают на него увязоч-

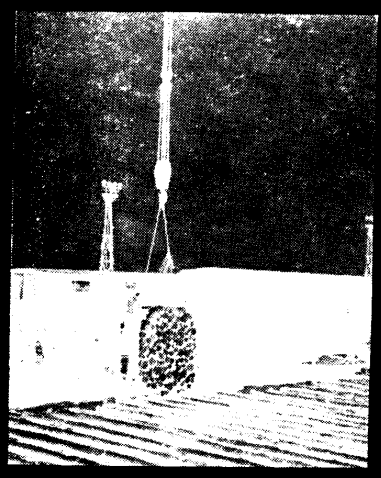


Рис. 1. Выгрузка баланса из вагона в мерный станок и застропка пакета краном

Рис. 2. Обжимные стропа с двумя блочками

ный пояс с замком (комплект). Готовый «подъем» укладывают на деревянные прокладки на площадке склада в зоне действия крана (рис. 3). Формируют следующий пакет по мере освобождения мерного станка.

Технология выгрузки из вагона двухметрового баланса несколько иная. После заполнения станка под груз со стороны торцов баланса заводят два стропа длиной по 10 *м*, висящие на гаке крана. На «подъем» надевают два увязочных комплекта, после замыкания которых крановщик укладывает готовые пакеты в штабель.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Вторая операция — погрузка баланса на суда по технологической схеме склад — кран — трюм.

Грузчики подводят строп (один или два в зависимости от длины баланса) под пакет. После этого пакет поднимают, пояс ослабевает и грузчики снимают его, открыв замок. Освобожденный от пояса груз переносится в трюм судна.

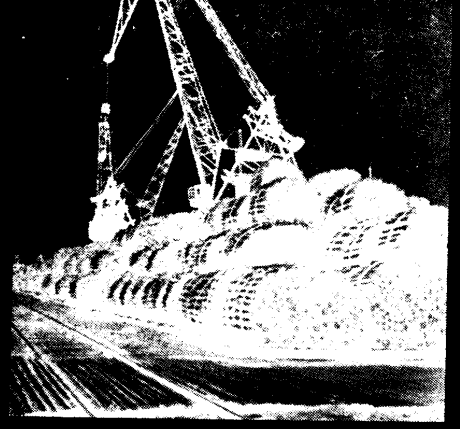


Рис. 3. Пакетное хранение баланса на причалах

Если штабель баланса расположен на тыловой площадке причалов, груз подают тыловыми портальными кранами в зону действия прикордонных, где происходит передача пакета с одного крана на другой путем перецепки стропов с гини одного на гиню другого крана. При этом рекомендуется следующая расстановка рабочих: в трюме — 6 человек; командир люка (сигнальщик) — 1 человек; на складе — 2 человека; перецепщик — 1 человек.

На причалах, где нет тыловых портальных кранов, пакетная переработка баланса, помимо указанного способа, производится автопогрузчиками Львовского завода грузоподъемностью 3—5 *т* по технологическим схемам: вагон — мерный станок — кран — автопогрузчик — склад; склад — автопогрузчик — кран — судно.

Выгружая баланс из вагонов, пакеты укладывают краном не в штабель, а на прокладки на причале. Автопогрузчик с удлиненными лапами поднимает пакеты на 30—40 *см*, транспортирует их на тыловой склад и устанавливает в штабель.

При загрузке судна пакеты транспортируют в обратном порядке. На причале у борта судна пакет устанавливают на прокладки, под него подводят строп. После этого крановщик переносит баланс в трюм, где его укладывают поштучно.

В навигацию 1958 г. коллектив третьего района порта осуществил пакетирование одного метрового баланса без участия кранов. Для этого была разработана следующая технология: выгрузка баланса с последующим пакетированием, транспортировкой пакетов и укладкой в штабель при помощи автопогрузчика 4003 грузоподъемностью 5 *т* со стрелой (рис. 4). После заполнения мерного станка петли стропа, лежащего в нем, накидывают на гачки другого стропа, висящего на стреле автопогрузчика. Водитель автопогрузчика по команде сигнальщика приподнимает груз на небольшую высоту, на «подъем» надевают увязочный пояс с замком, и погрузчик транспортирует готовый пакет к месту штабелирования. Там его устанавливают на подтоварники в один ряд, а удлиненная стрела позволяет располагать пакеты в два ряда. Норма выработки достигает 290 $м^3$ в смену.

Наиболее слабое звено в процессе перегрузки баланса — работа в трюме, где все операции по укладке производятся вручную.

Работники порта поставили перед собой задачу механизировать этот трудоемкий процесс. Конструкторским бюро порта создан подвесной пучковый захват к автопогрузчику 4003 грузоподъемностью 5 *т*.

Захват выполнен в виде 4 клыков коробчатой конструкции, перекрывающих друг друга при закрытии попарно. Клыки — забирающая часть захвата — повторяют форму пакета баланса. При использовании автопогрузчика с пучковым гидравлическим захватом для разгрузки вагонов приходится применять специальный мерный ста-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

нок. Он представляет собой наклонную металлическую конструкцию. Основание и стойки станка выполнены так, что положенный в него баланс принимает форму круглого пакета (рис. 5). Объем такого станка для одномет-рового баланса составляет 2,28 $м^3$.

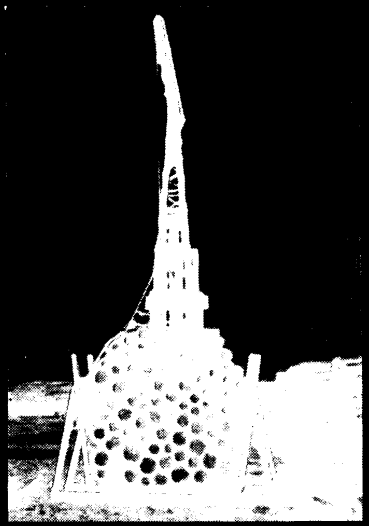


Рис. 4. Подъем баланса из станка автопогрузчиком

Вдоль станка грузчики укладывают строп-контейнер, представляющий собой увязочный пояс, изготовленный из стального 13-миллиметрового троса с замком (рис. 6). Применяя этот станок, не нужно ставить грузчика для выравнивания торцов баланса, так как станок имеет с одной стороны стенку из листового железа, которая предохраняет груз от вываливания и обеспечивает его торцевание. После заполнения станка баланс увязывают

строп-контейнером, петля которого накладывается на гак портального крана. Последний переносит пакет на склад и устанавливает его в штабель.

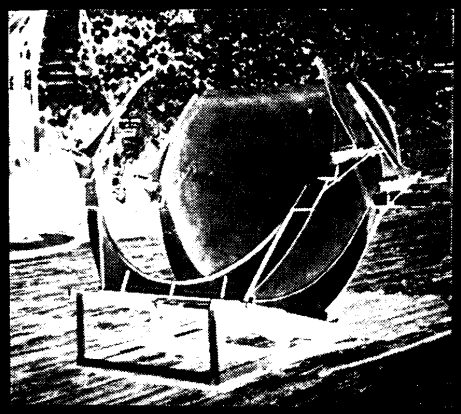


Рис. 5. Станок с торцевательной стенкой

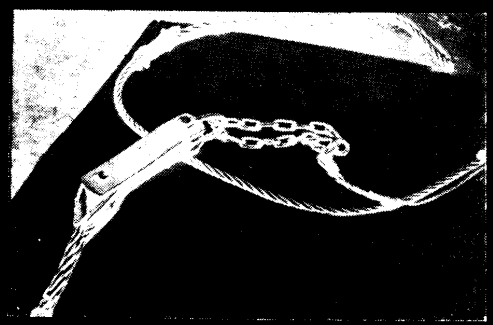


Рис. 6. Замок строп-контейнера

Вторая операция (доставка пакетов на судно) производится по схеме склад — кран — трюм. Грузчик набра-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

сывает петлю строп-контейнера на гак крана, и пакет переносится в трюм, где его устанавливают на прокладки. В трюме петля строп-контейнера сбрасывается с гака, и кран возвращается на склад за очередным «подъемом».

В трюме к пакету подъезжает автопогрузчик и обжимает его своим захватом (рис. 7). Строп-контейнер

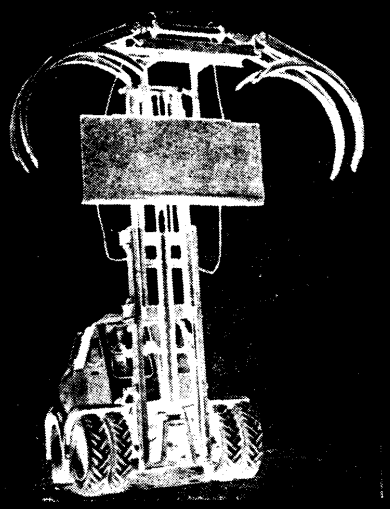


Рис. 7. Гидравлический боковой захват для пучков баланса

ослабевает, грузчик вскрывает замок и снимает строп-контейнер. Обжатый баланс автопогрузчик транспортирует к месту укладки.

Пакетируют груз также при помощи проволочного комплекта (пояса) с замком. Комплект — простое приспособление, легко изготовляется и имеет широкое применение в лесосплаве при формировании леса в пучки.

Пакетный метод перегрузки баланса стал основным в работе порта. В 1957 г. этим способом было переработано 66% всего объема баланса, в 1958 и 1959 гг. — почти 100%. Значительно возросла производительность труда. В 1957 г. по сравнению с 1955 г. она поднялась на 24,5%; в 1958 г. — на 46,5, а в 1959 г. — на 60%. В апреле 1959 г. при погрузке баланса на теплоход «Академик Крылов» бригада грузчиков, руководимая т. Романовым, выполнила комплексную норму на 231,3%, а бригада т. Кашмирова — на 221%. Таким образом, применение пакетного метода позволило сократить стояночное время судов под погрузкой. Например, теплоход «Академик Крылов» был загружен за 29 *час* вместо положенных по норме 56 *час* 40 *мин.*

При загрузке теплохода применялись два варианта работы. С тылового склада баланс подвозили к борту судна автомашинами. За смену бригада, работавшая на теплоходе, погрузила 391 $м^3$, затратив 62 *чел-час.* Выработка в час на одного человека составила 6,3 $м^3$. Если учесть, что на тыловом складе загружали автомашины еще 8 рабочих, то общая выработка на человека будет 3,15 $м^3$. Четыре другие бригады грузили баланс на судно с прикордонных площадок. Они переработали за смену от 570 до 630 $м^3$ на один ход. Выработка на одного человека в час достигла 9—11,3 $м^3$ (в 3—4 раза больше, чем при первом варианте). Это показывает, насколько целесообразно подвезти или подать баланс к кранам до погрузки его на судно. Подготовка груза — одно из важнейших условий скоростной обработки флота.

Конструкторское бюро порта работает над созданием машины для выгрузки баланса из крытых вагонов. Заслуживает внимания опыт портовиков Выборга, которые применили для внутрипортовых перевозок обычную железнодорожную платформу, оборудовав на ней постоянные металлические стойки. В результате повысилась производительность труда, полностью ликвидирован ручной труд. Вся операция по выгрузке сводится к заводке стропов под баланс между стойками платформы.

Учитывая, что в целом по стране перевозка баланса и пропса возрастает из года в год, целесообразно создать специальные подвижные железнодорожные составы, которые позволят заменить трудоемкую ручную работу по загрузке и разгрузке крытых вагонов механизированной с использованием различных кранов (автомобильных, гусеничных, портальных) и погрузчиков.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Пропс

Разновидностью экспортных лесных грузов является пропс. Он имеет очень много сортов и размеров, что затрудняет складирование и хранение его в штабелях.

В порт пропс прибывает в основном в крытых железнодорожных вагонах и, как исключение, в открытых (угольных) полувагонах, выгрузка из которых практически не отличается от выгрузки баланса.

Погрузка на суда производится, как правило, строго по сортам и размерам. При этом приходится затрачивать много человеческого труда. На складе 6 грузчиков вручную накладывают пропс в мерные станки; два автопогрузчика ставят наполненные станки на автомашины; доставленный к борту судна пропс застропливают два грузчика (если длина пропса 1—1,5 *м*, его стропят одним стропом, более длинный — двумя) и подают его в трюм. Там 8 человек раскладывают пропс ровными рядами. При этом выработка крана достигает 100—120 *т* на 1—1,5-метровом пропсе и 160—180 *т* — на 2—3-метровом. Выработка на одного грузчика составляет 7—10 *т* в смену.

Станки, применяемые при перевозке, служат одновременно для обмера груза. Вместимость станка изменяется в зависимости от длины леса, причем для пропса длиной 4 фута объем станка — 2,78 $м^3$, 5 футов — 3,47, 7 футов — 4,85, 10 футов — 6,93 $м^3$.

В навигацию 1958 г. при погрузке пропса на автомашины был использован автомобильный погрузчик с люлечным захватом (рис. 8). Применение такого автопогрузчика почти полностью освободило рабочих от ручных операций на складе. Вместо 6 человек на навалке осталось двое, они лишь выравнивают выступающие концы пропса. Благодаря применению стропа-самоотцепа значительно облегчилась работа и трюмного звена. Кроме того, ускорилась отстропка, сократился цикл работы крана, рабочие, занимающиеся отцепкой «подъемов», освободились от этой операции.

В результате производительность труда возросла до 160—180 *т* на рабочий ход при 1—1,5-метровом пропсе и до 280—320 *т* — при 2—3-метровом. При загрузке судов с удобными большими люками производительность достигает 400 *т* на рабочую линию в смену. При погрузке пропса на теплоход «Денеб» 26 человек обработали 800 *т* 3-метрового пропса, при этом выработка за смену достигла 22—24 *т* на человека вместо 12 *т* по норме.

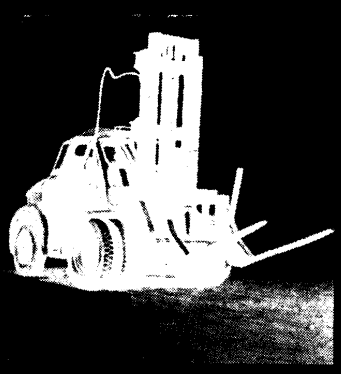


Рис. 8. Автопогрузчик с люлечным захватом для пропса

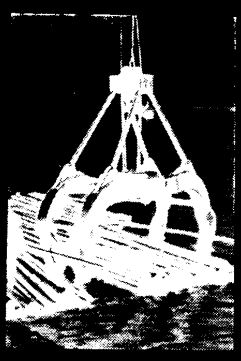


Рис. 9. Пучковый захват для плотового леса Е. И. Рыжова

Лес в плотах

Круглый лес, поступающий в Ленинградский порт для целлюлозно-бумажных комбинатов Калининграда и Клайпеды, представляет собой бревна длиной 4—7 *м* и толщиной 8—25 *см*. Пучки таких бревен объемом по 10—16 $м^3$ для сплава соединяют в секции (в секции 40—50 пучков объемом 500—650 $м^3$).

На перевозке плотового леса Балтийское государственное морское пароходство использует суда различного тоннажа и прежде всего трехтысячные лихтеры типа «Вента» и «Аэгна». Суда работают на регулярной линии по расписанию, что способствует более слаженной работе портовиков и судовых экипажей.

Погрузка плотового леса производится в основном по технологической схеме плот — кран — судно. Так как ширина судна в каждом конкретном случае неодинакова, технология погрузки меняется, но основными схемами можно назвать такие, когда концевые трюмы гру-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

зятся лесом при помощи портальных кранов, а средние плавкранами грузоподъемностью 15, 60 и 100 *т*.

Практикуется также погрузка с берега. Это объясняется тем, что первый подкрановый путь на причалах отстоит от кордона на 6—8 *м*. Кран типа «Абус», имеющий вылет стрелы 32 *м*, не достает пучки леса прямо из воды через борт судна шириной свыше 18 *м*. На других причалах, где подкрановые пути расположены несколько ближе к кордону, краны «Абус» и «Кировец» грузоподъемностью 10—15 *т* производят погрузку леса непосредственно через борт судна.

Погрузка леса из воды пучками способствует повышению производительности труда. Передовые бригады грузчиков и крановщиков добиваются высоких показателей. Так, бригада в составе 8 человек, руководимая т. Каландадзе, погрузила за смену на пароход «Аскольд» 459 *т* леса, выполнив норму на 198%, а бригада т. Ермолина при работе на лихтере «Вента» погрузила 690 *т* (237% нормы).

Работа по погрузке леса из воды в осенне-зимних условиях особенно тяжела. Для облегчения труда и ускорения подъема леса из воды стивидор Е. И. Рыжов предложил грейфер-захват (рис. 9). Он выполнен в виде 4 клыков коробчатой конструкции, перекрывающих друг друга попарно при закрытии; клыки являются одновременно забирающей частью грейфера.

Техническая характеристика

Собственный вес захвата	4,7 *т*
Грузоподъемность	13 *т*
Габаритные размеры замкнутого захвата:	
высота	4600 *мм*
длина	3100 *мм*
Габаритные размеры раскрытого захвата:	
высота	3600 *мм*
длина	5100 *мм*

Захват навешивается на портальные краны типа «Уайли» грузоподъемностью 36 *т*.

Захват обслуживают трое рабочих (два на плотах и один на складе), а при подъеме леса из воды стропами должно быть 6 человек. Захват особенно удобен при работе в ледовых условиях, так как своим весом он обкалывает лед вокруг пучка и поднимает его из воды.

Лихтерный лес

Проведенные в 1956—1957 гг. экспериментные работы по погрузке леса в морские суда грейферами показали целесообразность их широкого применения.

В ходе разработки технологии погрузки при помощи грейферов выяснилось, что невозможно использовать

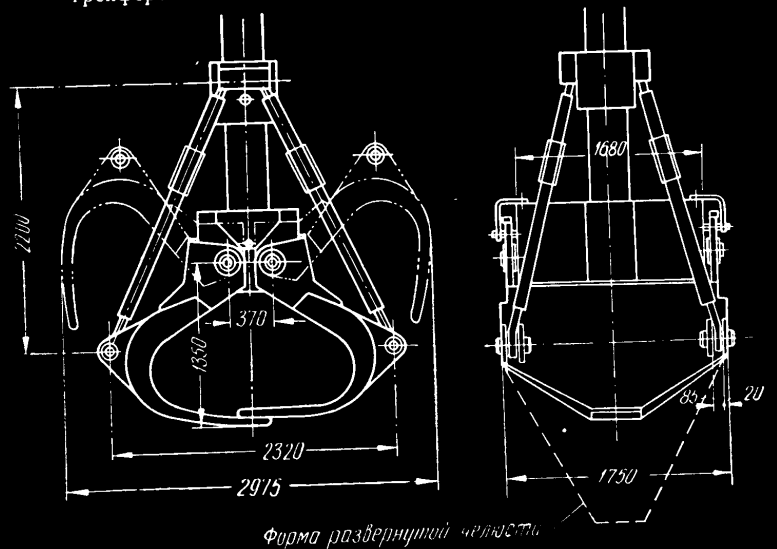


Рис. 10. Грейфер клинообразный (схематический чертеж)

на 10-тонных кранах «Кировец» и «Абус» грейферы, применявшиеся в других портах. Ранее известные конструкции грейферов были малы для этих большегрузных кранов.

Конструкторы порта на базе 4-кубового угольного грейфера разработали грейфер с клинообразными челюстями, который весит около 2 *т* и захватывает груз в среднем 4 $м^3$ (рис. 10). Запасовка грейфера производится тросом диаметром 19,5 *мм*.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Работа лесным грейфером производится по следующим технологическим схемам.

1. Трюм или палуба лихтера — кран — склад. Расстановка рабочих: на лихтере — 2 человека, на штабеле — 1.

2. Палуба лихтера — кран — трюм (палуба) морского судна. Расстановка рабочих: на лихтере — 2 человека (один из них — сигнальщик), на морском судне — 5 (в том числе 1 сигнальщик).

3. Трюм лихтера — кран — трюм (палуба) морского судна. Расстановка рабочих: на лихтере — 3 человека (один из них — сигнальщик), в трюме морского судна — 5 (в том числе 1 сигнальщик).

4. Склад — кран — трюм (или палуба) морского судна. Расстановка рабочих: на складе — 1 человек, на судне (в трюме) — 4, сигнальщик — 1.

Затрудняет работу неправильная погрузка леса в Архангельске и Онеге. Прибывший в указанные порты лес в больших пучках распускается и подается в трюмы, где укладывается неровными рядами из-за неодинаковой длины леса. Таким образом, между рядами уложенных «подъемов» получаются зазоры. Для ликвидации их при погрузке бревна растаскивают вручную по трюму. Это приводит к ненужной затрате рабочей силы и затрудняет заводку стропов при разгрузке. При выгрузке такого леса грейфером создается большая опасность выпадения отдельных бревен, так как они не всегда хорошо зажимаются грейфером.

В лесопунктах Совнархоза Карельской АССР лес загружают ровными рядами. При выгрузке крановщики и грузчики легко определяют середину бревен, что необходимо для правильного захвата грейфером.

С применением грейфера резко повысилась производительность труда: выработка на один погрузочный ход достигла 550 $м^3$ против 280—300 $м^3$ при работе стропами.

Однако этот вариант следует рассматривать как переход к более совершенной форме перевозки леса в стропакетах с места заготовки до места потребления. Опытные перевозки леса, проведенные на Балтике в навигацию 1958 г. на пароходе «Выгозеро», прошли успешно. Погрузка и особенно выгрузка подтвердили исключительное преимущество такого способа. При выгрузке леса

в Калининграде достигнута производительность 800 *т* в смену при норме 250 *т*.

Перевозка в строп-пакетах сократит стоянку лихтерного флота в 5—6 раз; грузовые операции на морских судах ускорятся в 2—3 раза, о чем свидетельствует опытная выгрузка парохода «Выгозеро».

Семинар по обмену опытом переработки лесных грузов, проведенный в мае—июне 1959 г., показал, что все порты подходят к решению задачи комплексной механизации переработки лесных грузов по-разному. Участники семинара дали положительную оценку работе коллектива Ленинградского порта и признали полезными его труды в деле механизации перевалочных работ.

КИПОВЫЕ ГРУЗЫ

Улучшение торговых отношений со странами Ближнего Востока вызвало значительное увеличение в грузообороте Ленинградского порта волокнистых грузов, в частности, **хлопка в кипах.**

Существовавшая в порту технология переработки хлопка по схеме трюм — кран — берег — штабель была основана на использовании автопогрузчиков 4000М и 4003 с вилами длиной 1800 *мм*. В трюме 6 грузчиков укладывали на стропы по 4—6 кип, затем рабочий надевал строп на гак крана, который выносил «подъем» на берег. Здесь 3 грузчика наваливали по 4 кипы на вилы автопогрузчика, который отвозил груз в склад и укладывал в штабель по высоте в 6 кип. На штабеле 2 грузчика укладывали прокладки (бруски) под кипы и разбирали отдельные кипы. Всего на этом варианте работало 9—11 грузчиков.

Чтобы облегчить труд и повысить производительность, КБ порта разработало конструкцию хватов коробчатой формы с шипами (рис. 11), которые стягивающими тросами захватывают кипу и сжимают ее. На раму навешивается 8 пар таких хватов, что позволяет брать «подъемы» по восемь кип (рис. 12). Таким образом, полностью исключается ручная накатка на стропы кип весом 320—250 *кг*. Новые захваты сокращают время на формирование «подъема», облегчают труд и уменьшают на 30% число рабочих на грузовой линии.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

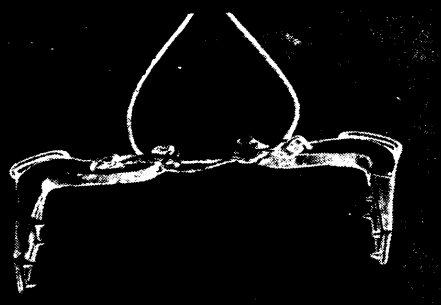


Рис. 11. Хлопковый захват коробчатой формы

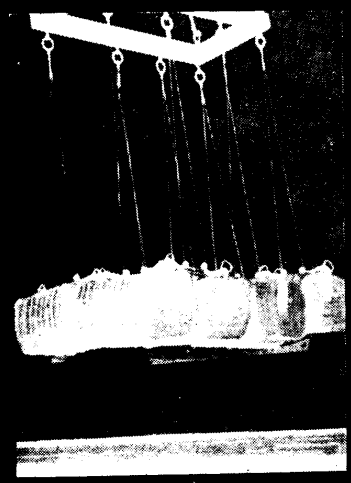


Рис. 12. Подъем хлопка на раме

По этому варианту в трюме работает 4 человека, на берегу — 2, на штабеле — 1 человек.

Преимущество новой технологии состоит в следующем:

1) на 2 человека уменьшается количество рабочих в трюме и на 2 — на берегу;

2) отпадает потребность в большом количестве прокладочного материала;

3) увеличивается загрузка крана на 2 кипы в каждом «подъеме»;

4) производительность возрастает на 60—80%.

Конструкция храпцов-захватов для кип усовершенствована работниками механических мастерских порта, которые предложили и изготовили кованые, более практичные храпцы.

Надо предполагать, что выпуск захватов из мягких металлов в массовом количестве снизит стоимость храпцов и позволит добиться большей прочности при меньшем их весе, а также исключит искрение при ударах о комингс люка, увязочные пояса на кипах и т. д.

Механизировав работы по захвату кип хлопка в трюме, портовики успешно решили задачу механизации работ с кипами на берегу.

При транспортировке груза от борта судна на склады используются автомобильные погрузчики Львовского завода грузоподъемностью 3 и 5 *т*, но они не устраняют ручной труд. Вилочные захваты берут груз только снизу, а чтобы освободить захваты, груз надо поставить на прокладки. Рабочим все время приходится поправлять кипы, устанавливаемые на прокладки.

Конструкторское бюро порта разработало для автопогрузчиков боковые гидравлические захваты, при помощи которых водитель может брать кипы, укладывать в пакет по 4—6 штук, поднимать на высоту 30—40 *см* и транспортировать к месту складирования. В штабель кипы хлопка укладываются без прокладок, что обеспечивает бо́льшую устойчивость при складировании. Небольшая модернизация автопогрузчика сделала его универсальной машиной. В результате автопогрузчик может брать груз на вилы и зажимать его с боков.

Боковой гидравлический захват (рис. 13) представляет собой сварную металлическую раму с верхней и нижней параллелями, по которым передвигаются два

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ползуна. Каждый ползун соединяется со штоком горизонтально расположенного цилиндра. Второй, неподвижный конец цилиндра, прикреплен к раме (корпусу захвата). К ползунам на болтах крепятся щеки с шипами или клыки. Они служат основными рабочими органами.

Чтобы приводить боковой захват в действие, в гидрораспределитель погрузчика, дополнительно к существующим и взамен ковшовой секции одностороннего действия, установлена секция двойного действия.

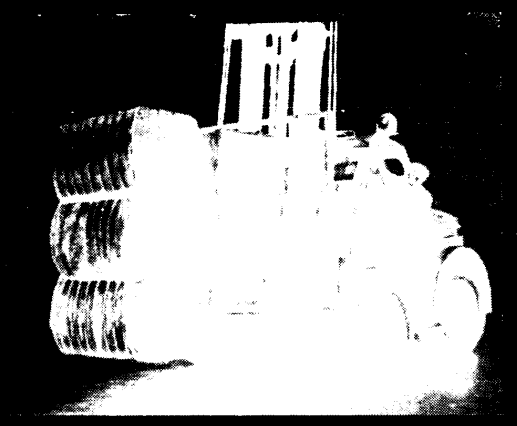


Рис. 13. Автопогрузчик с клыками гидравлического захвата

Гидравлическими захватами в порту оборудуются 20 погрузчиков. Разработаны также захваты на вагонный погрузчик типа 4004 грузоподъемностью 0,75 *т* и на погрузчик КВЗ-02 грузоподъемностью 1,5 *т*. Благодаря их применению рабочие освобождаются от ручной укладки груза на складах и при погрузке в вагоны.

Ленинградские портовики широко используют при погрузке хлопка в вагоны электропогрузчики 4004 и 4004А с укороченной рамой. Оба электропогрузчика оборудованы сталкивателями, что позволяет освобождать клыки от груза. Начато переоборудование вагонных электропогрузчиков с вилочными захватами на электропогрузчики с боковыми гидравлическими захватами (рис. 14).

Проведенные коллективом порта мероприятия позволили добиться высоких показателей на разгрузке хлопка. В июне 1959 г. в первом районе порта разгружали теплоход «Братск», прибывший из ОАР с хлопком. Коллектив решил обработать судно скоростными методами, применив новые приспособления и усовершенствования — храпцы для захвата кип и погрузчики с боковыми гидравлическими захватами. Бригада т. Михайлова обработала за смену 190,7 *т*, или 121% комплексной нормы. Еще лучших результатов добилась бригада т. Серкова, в которой вместо положенных по норме 11 человек фактически работало 10. Они выгрузили за смену 231,6 *т*, или 157% комплексной нормы.

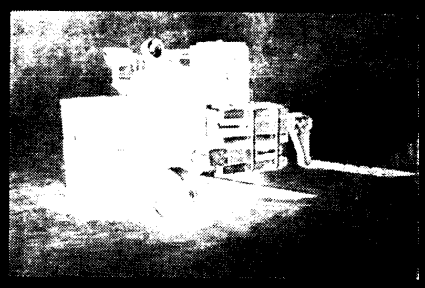


Рис. 14. Погрузчик 4004 с боковыми гидравлическими захватами

В 1958 г. был испытан новый захват — штыревая каретка конструкции ЦПКБ по портам (рис. 15). Захват предназначается для электропогрузчика типа ЗИО.

Кипы груза в трюмах и вагонах уложены плотно и без прокладок. Обычный вагонный погрузчик не может ввести клыки между кипами. Штыревая каретка позволяет загнать штыри между кипами, осторожно ввинчивая их. При помощи таких ввинчивающихся клыков-штырей будут механизированы перегрузочные работы с киповым грузом. Приспособление находится на стадии доработки.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Каучук поступает в Ленинградский порт в морских судах. Размеры кип в среднем 660×550×350 *мм*, вес 100—113 *кг*.

До внедрения киповых захватов перегрузочные работы с каучуком были очень трудоемки и небезопасны.

Рис. 15. Каретка со штыревыми захватами

В трюме грузчики укладывали кипы на пеньковую сетку при помощи ручных крючьев. Груженая сетка выносилась краном на рампу склада, где кипы перекантовывали на универсальные площадки. Электропогрузчик отвозил площадки с грузом на склад и укладывал их в штабель по 4 пакета.

Попытки механизировать работы по захвату кип в трюме проводятся давно. Еще в 1949 г. начальник перв

вого района Ленинградского порта А. А. Борисов предложил клещеобразные захваты, но они не получили широкого применения вследствие ограниченного раскрытия захвата и жесткости конструкции. В 1958 г. конструкторское бюро порта разработало наиболее простые по изготовлению и надежные в работе захваты. Применение новых захватов потребовало пересмотра всей технологической схемы обработки каучука.

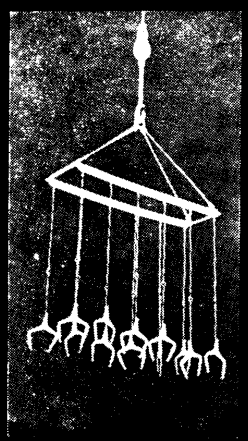


Рис. 16. Рама с захватами для каучука

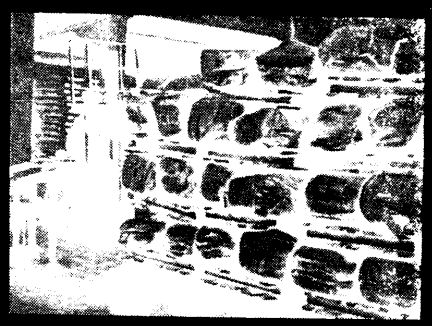


Рис. 17. Складирование каучука

Захваты в количестве 12 штук навешиваются на раму по 6 с каждой стороны с небольшим просветом посередине (рис. 16). Расстояние между точками крепления захвата должно быть несколько меньше ширины кипы. В трюме 4 рабочих производят зацепку 12 кип, после чего кран подает «подъем» на берег. В зоне действия крана устанавливаются две универсальные площадки для приема груза. Обслуживают перегрузочную линию два электропогрузчика, которые отвозят груженые площадки и устанавливают их в штабель на складе (рис. 17).

Для освобождения захватов от кип и выравнивания

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

последних на универсальных площадках выделяют двух рабочих, на складе находится один рабочий, который выполняет функции сигнальщика и указывает водителю электропогрузчика место складирования.

Применение захватов для каучука не только облегчило труд рабочих, но и повысило производительность.

Одна из трудоемких операций — загрузка вагонов каучуком. До 1958 г. эта работа выполнялась вручную. Каучук, уложенный на универсальных площадках, пре-

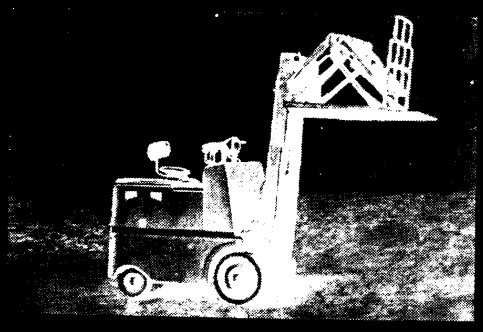


Рис. 18. Погрузчик 4004 с листом для погрузки в вагон киповых и мешковых грузов

жде чем подвезти к вагону, взвешивали. У дверей вагона кипы с площадки перекантовывали на тачки и подавали в глубину вагона, где трое рабочих укладывали груз в 4—6 рядов в высоту. Неустойчивое положение соседних кип приводило к обвалу и нередко к травматическим случаям.

Работчики первого района организовали погрузку каучука при помощи вагонного электропогрузчика 4004 и погрузчика УПМ-6. На удлиненные вилочные захваты накатывали две кипы, водитель подавал погрузчик к стенке вагона и сталкивателем снимал кипы. С применением погрузчиков работа облегчилась, но количество грузчиков в вагоне оставалось прежним.

Технолог района Б. П. Трунов предложил надеть на вилочные захваты погрузчика лист, на котором размещается 4 кипы (рис. 18). В ходе испытаний выяснилось,

что кипы держатся устойчиво, и предложенный способ погрузки вполне себя оправдывает. Лист представляет собой коробку длиной 100, шириной 110 и толщиной 7 *см*. У корня вилочных захватов он постепенно сходит на прямое соединение двух листов 2-миллиметрового железа. С торцов листы сварены и зашлифованы. Лист при упоре в груз не режет его и свободно вытягивается из-под кип, не разваливая штабеля.

Использование погрузчика с листом при загрузке вагонов потребовало перестройки всей технологии. В вагоне работают два погрузчика с листами. На каждой из листов рабочий накатывает по 4 кипы, после чего погрузчики направляются в вагон и самостоятельно укладывают груз на место.

С введением новой технологии улучшились условия работы, более чем в два раза повысилась производительность труда, вагон стали загружать за 1,5—2 *час* вместо положенных по норме 3 *час*.

МЕШКОВЫЕ ГРУЗЫ

Мешковые грузы очень разнообразны как по своим свойствам, так и по весу.

Технология переработки этих грузов строится в зависимости от конкретных условий. В большинстве случаев заготовка «подъемов» осуществляется вручную. Как правило, расстановка людей при технологической схеме трюм — кран — автопогрузчик — склад с хранением груза в пакетах на складе следующая: в трюме 2—3 пары грузчиков, командир люка — 1, на берегу на отстропке — 2 человека, на складе — 1 человек. Таким образом, бригада должна состоять из 8—10 грузчиков. Кроме того, применяются два погрузчика и кран. Выработка на люк при такой расстановке и способе работы достигает 220—250 *т* на рабочую линию в смену.

Рационализаторы порта Расса и Лукашунас разработали и изготовили машину с механическим захватом мешка (рис. 19). Испытания машины в эксплуатационных условиях дали положительные результаты. Если на трюм поставить машину, управляемую одним человеком, а во всех остальных звеньях не менять расстановки людей, мы получим выработку за смену до 280 *т* при уменьшении рабочих в трюме с 4—6 до 1 человека. По мере пол-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ного освобождения просвета люка в трюм можно ставить две машины, соответственно усилив береговое звено автопогрузчиками. В этом случае выработку можно довести до 400—450 *т* в смену.

Новая трюмная машина — «Механическая рука» может быть использована на погрузочно-разгрузочных работах, а также на складе.

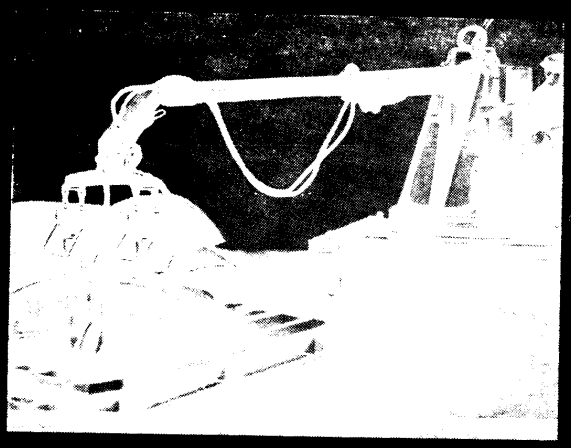


Рис. 19. Трюмная мешковая машина «Механическая рука»

Управление машиной осуществляется рычагом. При нажатии рычага вперед соответственно выдвигается стрела, при нажатии рычага вниз стрела опускается к грузу. Легким движением стрелы захваты прижимаются к грузу. После этого машинист левой рукой поворачивает краник пневматической системы на 90° вправо и захватом, установленным на машине, защемляет мешки. При нажатии рычага вверх стрела поднимает мешки, затем рычаг поворачивают вправо и стрела подает захваченные мешки на универсальную площадку.

Чтобы правильно положить мешки на площадку, машинист нажимает кнопку, находящуюся на рычаге управления, и захватный орган поворачивается с мешками в

нужное положение. Затем стрела опускается на площадку, водитель поворачивает воздушный краник влево на 90°, и захват освобождает мешки. После этого цикл повторяется.

Грузоподъемность машины — 300 *кг*, продолжительность цикла — 30 *сек*, производительность — 36 *т/час*, вес около 3 *т*. Ходовая часть машины находится на лыжах. Для лучшей маневренности и сохранности груза при движении по мешкам погрузчик поворачивается на кольцевой пяте. Подъем и опускание лыж производятся механически. Ток к электродвигателям подводится по гибкому шланговому кабелю с берега.

Для загрузки вагонов мешковыми грузами используется также погрузчик с листом. При массовом внедрении таких машин, как «Механическая рука» и погрузчик с листом, можно добиться комплексной механизации переработки мешковых грузов.

Весь процесс будет осуществляться следующим образом. В трюме судна «Механическая рука» готовит пакеты. Двое рабочих подводят подвеску под универсальные площадки, портальный кран подает груз на берег, «Механическая рука» перекладывает мешки на лист погрузчика. Последний направляется в вагон и сталкивает груз на место.

ПАКЕТНАЯ ПЕРЕГРУЗКА И ПЕРЕВОЗКА КИРПИЧА

С некоторых кирпичных заводов, расположенных под Ленинградом, кирпич отправляют в морской порт баржами, на которых он уложен поштучно сплошными штабелями. Выгрузка кирпича при таком способе укладки не могла быть механизирована. Приходилось ставить на баржу бригаду из 15—18 человек. Грузчики укладывали кирпич на площадки, а кран поднимал груз на берег. Автопогрузчик транспортировал площадки с кирпичом на тыловые склады.

Чтобы ликвидировать ручной труд, портовики предложили заводам укладывать кирпич на универсальные площадки-поддоны. Это, в свою очередь, потребовало изменения технологии выставки кирпича из печей.

Раньше после обжига кирпич сортировался. Годный кирпич укладывался на одноколесную тачку по 30—

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

50 штук и доставлялся на баржу, где укладывался вручную сплошным штабелем.

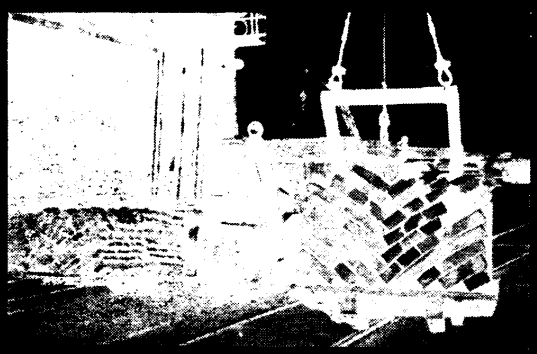


Рис. 20. Транспортировка поддона с кирпичом, уложенным в «елочку»

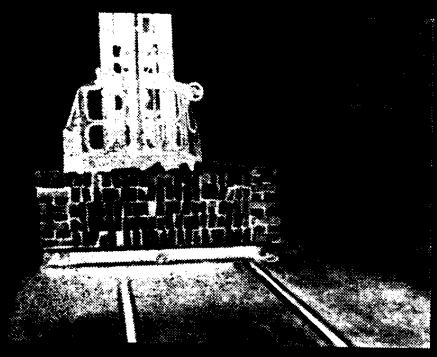


Рис. 21. Транспортировка кирпича на универсальном поддоне

Новая технология погрузки кирпича в речные баржи сводится к следующему. При выставке кирпича производят его сортировку. Годный кирпич укладывают в «елочку» по 200 штук, как это принято на поддонах размером 1050×700, либо по 570 штук на поддонах размером 1600×1200 (рис. 20, 21). После загрузки пакет доставляется к причалу автопогрузчиками грузоподъемностью 3—5 *т*. На берегу установлены 3-тонные башенные краны. Если башенных кранов нет, используют плавучие краны речного порта типа «Старый бурлак». В обоих случаях пакеты устанавливаются на баржи без участия автопогрузчика. Если штабели с кирпичом расположены вне радиуса действия крана, пакеты подвозятся к барже автопогрузчиком.

Прежде на кирпичном заводе грузили в баржу 340 *т* кирпича 16 *час*. На выгрузку баржи с кирпичом в Ленинградском порту по норме предусмотрено 10 *час*. Уже при опытной перевозке кирпича на поддонах затраты на погрузочные операции резко сократились.

При загрузке баржи типа «Фонтанка» была разработана следующая технология. Два трюма, имеющиеся на барже, разделены по диаметральной плоскости и поперек. Таким образом, баржа состоит из 8 отсеков разной длины, но одинаковой ширины (3 *м*). Длина первых двух отсеков, считая от носовой части, равна 7 *м* 75 *см*, двух вторых — 7 *м* 90 *см*, третьих — 6 *м* 90 *см* и последних — 8 *м* 20 *см*. Загрузка баржи начинается с носовых отсеков, если кирпич уложен на поддонах размером 1050×700 по 200 штук. Первые два пакета устанавливают вдоль бортов отсеков, а между ними, поперек, третий. Так по бортам укладывают 7 пакетов общей длиной 7 *м* 35 *см*. Оставшееся пространство используется на устранение некоторых неровностей, возникших при укладке кирпича на поддонах.

В третий отсек вмещается 6 пакетов по борту и 5 по ширине, в четвертые — 7 по бортам и столько же по ширине.

В первый и второй ряды вмещается по 160 пакетов кирпича, уложенного в елку, в третий ряд укладывают 180 пакетов. Всего в баржу вмещается 490—500 пакетов, или 98—100 тыс. штук кирпича, при ручной укладке — 85 : 90 тыс.

При загрузке баржи кирпичом на универсальных поддонах размером 1600×1200 *мм* по ширине баржи укладывают по три пакета в каждом ряду и каждом отсеке или шесть пакетов по ширине баржи. По длине баржи

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

помещается в первые три отсека по 4 пакета и только в четвертые — 5 пакетов, а всего в один ряд — 102 пакета по 570 кирпичей в каждом. Второй ряд устанавливается таким же способом, а всего вмещается 204 пакета, или свыше 116 тыс. штук кирпича, а для полной загрузки баржи требуется всего 100 тыс. штук кирпича или 175 пакетов.

В результате внедрения пакетного способа перевозки кирпича экономический эффект выразился в сумме 790 тыс. руб. из расчета переработки 100 тыс. тонн кирпича. На двух кирпичных заводах экономия от повышения производительности труда достигла 12 тыс. руб., от ликвидации боя при перевалке — 214 тыс. руб. Всего по заводам получена экономия 225 тыс. руб.

По речному порту в результате ускорения оборота барж экономия составила 23 тыс. руб. По Ленинградскому морскому порту получена 541 тыс. руб. экономии за счет повышения производительности труда. Себестоимость 1 *т* с 8 р. 85 к. снизилась до 3 р. 44 к.

ПЕРЕГРУЗКА ГРУЗОВ В БОЧКАХ

Наиболее распространенные бочковые грузы — сельдь и китовый жир. Специальные судо-часовые нормы на выгрузку указанных грузов в Ленинградском порту — самые высокие по сравнению с другими портами.

Перегрузка бочкового груза в порту производится по трем основным вариантам: трюм — вагон, трюм — склад, склад — вагон.

Перегрузка по первому варианту осуществляется краном с подвешенными к его раме специальными храпцами на 18—24 бочки исходя из полного использования грузоподъемности крана (рис. 22).

Выгрузка идет в следующем порядке. Кран опускает раму с храпцами в трюм, где рабочие застропливают бочки, и кран выносит их из трюма на причал. Если подавать бочки на стол, находящийся у дверей вагона, то на установку «подъема» уйдет 1,5—3 *мин.* Кроме того, «подъем» не будет превышать 12 бочек, так как большее их количество трудно уместить на столе. После ослабления стропов рабочие легким движением рук сбрасывают храпцы с уторов бочек, и кран возвращает раму в трюм. На причале бочки выставляются ровными рядами, авто-

погрузчик с листом забирает по 8—10 штук бочек из двух смежных рядов и подвозит их к вагону либо устанавливает в штабель. Этот способ получил наибольшее распространение в Ленинградском порту.

Опыт показывает, что введение погрузчика в технологическую схему повышает производительность труда трюмного звена на 35%.

Для укладки бочек в вагон используется электропо-

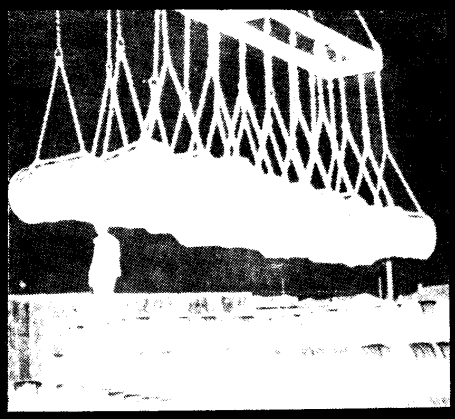


Рис. 22. Выгрузка бочкового груза при помощи рамы с храпцами

грузчик 4004 с гребенчатым захватом, или так называемым кантователем. Электропогрузчик делает в вагоне челноковые движения от дверного просвета до лобовой стенки.

Загрузка вагона производится в следующем порядке. Электропогрузчик с кантователем отъезжает на свободную половину вагона и становится захватом к дверному проему. Двое рабочих скатывают с листа автопогрузчика 3 бочки. Электропогрузчик поддевает гребенчатым захватом бочки с торца и везет их в конец вагона (рис. 23). Здесь вилочные захваты, на которых лежат бочки, при помощи гидросистемы поднимаются от рамы погрузчика, и бочки, сползая на пол, становятся на то-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

рец. После этого автопогрузчик возвращается в исходное положение. С его листа скатывают две бочки, и электропогрузчик укладывает их рядом с ранее установленными тремя бочками. Так устанавливают первый и второй ряды. Бочки третьего ряда укладывают горизонтально. После этого автопогрузчик разворачивается и

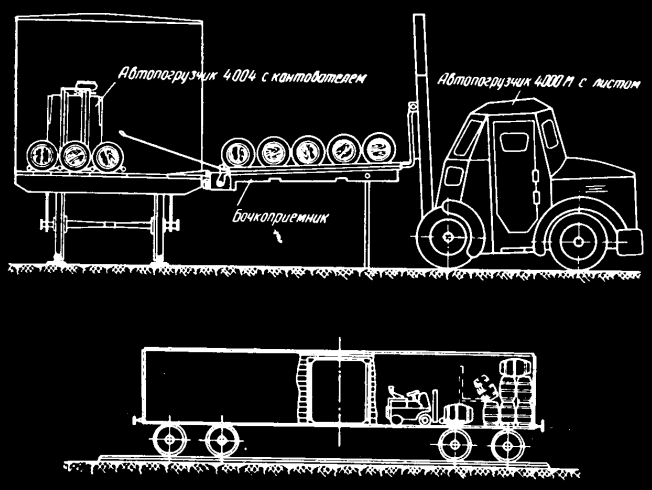


Рис. 23. Погрузка бочек в вагон при помощи автопогрузчика с кантователем и схема укладки их в вагон

загружает вторую половину вагона. Загрузка дверного просвета осуществляется кантователем, но для захвата очередной партии бочек ему приходится выезжать на стол перед дверями вагона.

При варианте трюм — склад автопогрузчик транспортирует бочки к штабелю, где наклоном рамы скатывает бочки и укладывает их на высоту в 4—5 рядов. Бочки в основании заклиниваются прокладками через каждые 3 ряда.

Кроме автопогрузчика, для передачи бочек в тыл используют тыловые краны с рамой, на которой имеется торцующая доска толщиной 40 *мм*. На гак крана рама надевается с 20—24 парами храпцов. При подъеме бочки,

упираясь внутренними торцами в доску, выравниваются.

Работа по варианту склад — вагон осуществляется следующим образом. На складе предварительно раскатывают два ряда бочек. Чтобы штабель не развалился, по всей его ширине ставят прокладки из досок. Погрузчик забирает на лист бочки из нижних рядов и медленно отъезжает назад. В образующуюся между штабелем и бочками пустоту медленно опускаются бочки с верхних рядов. При таком способе разгрузки случаев повреждения бочек не было.

Все операции на складе выполняет автопогрузчик без участия грузчиков. Такая технология дала самую высокую выработку на одного рабочего. Новаторы порта работают над созданием захватов, которые могут автоматически отцепляться при опускании бочек на причал и исключают затраты ручного труда на подготовку бочек для автопогрузчика.

МЕТАЛЛЫ В ПАЧКАХ И ПАКЕТАХ. ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ В СЛИТКАХ

Прибывающая в морских судах листовая сталь в пачках выгружается портальными кранами при помощи стальных стропов длиной 4—6 *м*. Рабочие подводят стропы под пачку, кран поднимает ее на высоту 0,3 *м* и по команде сигнальщика крановщик выносит «подъем» на причал. На берегу пачки листовой стали укладывают на прокладки.

Выгрузка металла, уложенного на просвете трюма, не требует особых усилий. Большие трудности возникают при выгрузке металла, уложенного на твиндечных палубах и в трюмах под палубой. Порт не располагает электропогрузчиками большой грузоподъемности, поэтому механизаторы приспособили 5-тонный погрузчик Львовского завода. Однако применение этого погрузчика ограничено в связи с большим скоплением в трюме отработанных газов. Для устранения этого понадобилось выхлопную трубу мотора, расположенную под шасси погрузчика, вывести вертикально вверх. Это мероприятие немного улучшило условия работы водителя и рабочих в трюме. На одной из машин заменили мотор внутреннего сгорания электрическим, обеспечив питание с берега.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

На выгрузке металла из подпалубного пространства предусмотрена следующая расстановка рабочих: в трюме 4 человека, сигнальщик 1, на причале 2, на складе 1 человек.

Комплексная норма при этой технологии выполняется на 150, а в отдельных случаях на 170%, т. е. 75—85 *т* на человека в смену.

Медь в слитках перерабатывалась раньше стропами «в удавку». Такая технология требовала большого числа рабочих. В трюмах судов, как правило, груз уложен рядами без прокладок. Поэтому для подготовки «подъема» необходимо было выкладывать вручную на бруски по 25—30 слитков (вес одного слитка 90 *кг*). Только после этого под пакет подводили строп и поднимали груз на берег. Часто при опускании «подъема» слитки рассыпались и их приходилось укладывать вновь.

Формируют «подъем» в трюме в соответствии с грузоподъемностью крана; через каждые три слоя непременно делают прокладку из двух слитков, создавая тем самым прочность пакета. Автопогрузчик грузоподъемностью 3—5 *т* берет полный «подъем» или его часть и отвозит на тыловые площадки. При погрузке в вагон слитки металла подаются к дверям погрузчиком. Внутри электропогрузчик 4004 разбирает «подъем» послойно по 8 слитков и отвозит в глубь вагона для укладки. Таким образом, весь процесс погрузки меди в вагоне — комплексно механизированный.

Несколько сложнее обстоит дело с пакетной переработкой цветных металлов в плитах и чушках.

Ленинградские портовики используют для пакетной переработки цинка в плитах универсальные площадки. При разгрузке вагона рабочие вручную выносят плитки металла и укладывают их на площадки. Готовые пакеты весом 2—3 *т* погрузчик транспортирует и устанавливает в штабель.

Пакеты цинка, уложенные на универсальных площадках, удобно перевозить автотранспортом и автопогрузчиками. Однако в трюмах пакеты приходилось расформировывать вручную. Это не удовлетворяло портовиков, и рационализаторы создали более простые поддоны. Электропогрузчик берет вилочными захватами пакет, уложенный на новые решетчатые поддоны, и устанавливает на место без ручной перекладки. Поддон состоит из

3 брусков 10×10×100 *см*, сшитых двумя досками толщиной 4 *см*.

Применяемый способ укладки металла позволил механизировать работы по всему технологическому циклу и высвободить до 2000 универсальных площадок, благодаря чему увеличилась пакетная переработка таких грузов как парафин, асбест и др. Однако работы в вагоне остаются немеханизированными.

Заводы-отправители отгружают плитки и чушки металла навалом. Иногда груз укладывают при помощи механизмов, но так небрежно, что взять его вагонным погрузчиком невозможно. Заводам было предложено производить погрузку металла пакетами. Формировать пакет можно так: три плитки положить на пол как прокладки, на них поперек уложить два ряда по две чушки, следующие четыре чушки кладут вдоль. Таким образом создается пакет «в перевязку» высотой в 9 рядов. Вес пакета 720 *кг* (36 плиток по 20 *кг*). На готовый пакет укладывают следующие три чушки в виде прокладок и формируют новый пакет. В зависимости от грузоподъемности погрузчиков пакеты транспортируются по одному, по два или по четыре. Вес одного пакета не превышает грузоподъемности вагонного электропогрузчика. Пакеты устанавливают по концам вагона, т. е. над осями. Середина вагона остается свободная. При работе на складе 3—5-тонный автопогрузчик может брать одновременно 2—4 пакета. То же количество берет кран стропами «на удавку». Такая система укладки цинка позволила механизировать работы на складе и в трюмах судов (рис. 24).

При выгрузке из вагона алюминия надо укладывать груз в пакеты по 60 чушек (вес одной чушки равен 15 *кг*). Электропогрузчик 4004 захватывает пакет за выступы чушек в два приема. По ширине вагона размещается 4 пакета. Такая укладка груза ликвидирует ручной труд.

Медная проволока, прибывающая в порт на морских судах, имеет вес одного места около 100 *кг* и выгружается портальными кранами на пеньковых стропах.

В трюме судна пеньковый строп продевают через 7—9 кругов проволоки. На гак портального крана навешивается три стропа. Таким образом кран выносит на причал сразу 21—27 кругов весом 2000—2400 *кг*. На причале или рампе склада рабочие раскатывают круги проволоки в ровные ряды и устанавливают их на ребро. Автопо-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

грузчики с двумя круглыми штыревыми захватами подходят к рядам груза, нанизывают 18 кругов проволоки и транспортируют их в склад или на площадку, где проволоку складируют ровными рядами на сепарацию из досок в один-два ряда по высоте.

При работе по схеме трюм — кран — вагон портальный кран или 3-тонный погрузчик подает круги прово-

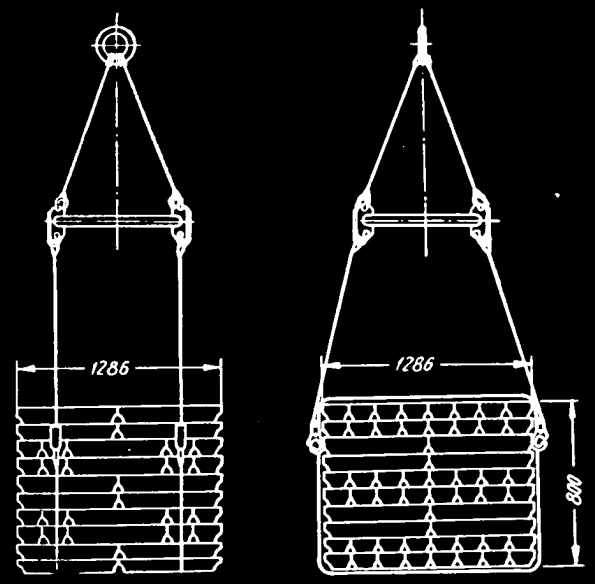


Рис. 24. Пакеты цветных металлов

локи на перегрузочный стол у двери вагона. Грузчики надевают по пять кругов проволоки на сдвинутые вместе клыки вагонного погрузчика 4004, который транспортирует груз во внутрь вагона.

Расстановка людей при работе по схеме трюм — кран — автопогрузчик — склад следующая: в трюме — 4 человека, на причале — 3, на складе — 2 и один сигнальщик. Комплексная норма выработки составляет 150—170%, т. е. 30 *т* на человека в смену.

При работе стропами «подъем» постоянно запутывался на гаке крана. Поэтому при укладке груза на берегу требовались большие усилия для расстановки кругов. Ра-

ционализаторы порта предложили раму с 3—4 стропами (рис. 25). Применение рамы совершенно исключило закручивание «подъема» и позволило сократить береговое звено грузчиков с трех до одного человека. В то же время выработка возросла до 400 *т* на трюм, а на одного рабо-

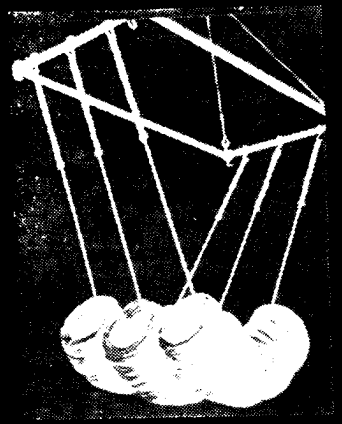


Рис. 25. Рама со стропами для выгрузки медной проволоки

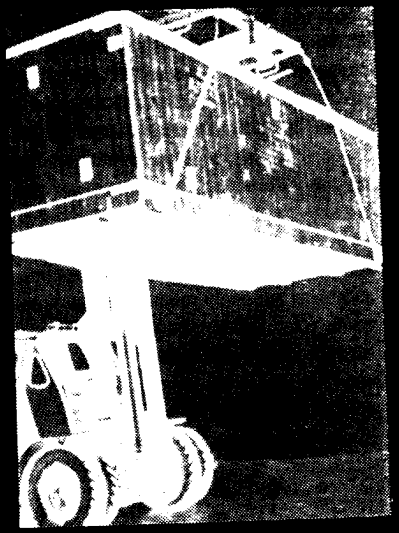


Рис. 26. Рама к автопогрузчику для выгрузки автомашин в упаковке

чего она составила 50 *т* в смену. Кроме того, ускорился процесс отстропливания, так как после снятия стропов с одной стороны рамы они легко вынимаются из кругов проволоки. Водитель погрузчика самостоятельно забирает «подъем», транспортирует на склад или в вагон.

ПЕРЕГРУЗКА АВТОМАШИН И КАБЕЛЯ В БАРАБАНАХ

В Ленинградский порт по железной дороге в массовом порядке поступают легковые автомашины «Москвич» и «Волга» в ящиках, а на пассажирских судах прибывают легковые автомашины различных марок без упаковки.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Автомашины в ящиках разгружают на железнодорожных путях, расположенных на тыловых площадках порта, автопогрузчиком 4000М при помощи рамы, которая закрепляется на безблочной стреле. Долгое время автомашины в упаковке выгружали под портальными кранами, занимая прикордонную площадь. Складские работники первого района предложили разгружать эти машины при помощи 5-тонного автомобильного погрузчика. Для этого понадобилось закрепить на погрузчике безблочную стрелу, а на ней специальную раму (рис. 26). От углов рамы идут четыре стальных стропа с крючьями на концах. Ими машина застропливается на четыре кольца, укрепленных в нижних брусьях ящика. Автопогрузчик поднимает и транспортирует машины к месту складирования, где устанавливает их в два ряда по высоте.

На прикордонных железнодорожных путях ящики с автомашинами, прибывающие иногда в полувагонах, снимаются портальными кранами при помощи той же рамы. Для этой работы требуется всего три человека, двое из них находятся на застропке и один при укладке на берегу.

Легковые автомашины без упаковки весом до 2 *т* выгружают при помощи специальных захватов, подвешенных на пеньковых стропах, которые крепятся к углам металлической трубчатой распорной рамы. Тросы с клещеобразными захватами подводятся под колеса. Ось захвата имеет удлиненный выступ с опорной планкой, на которую опираются захваты (рис. 27). Верхняя распорная рама обеспечивает разводку тросов, благодаря чему они не прикасаются к машине.

Если ранее выгрузку машины осуществляли при помощи пеньковых сеток, стропов или других приспособлений за 25—30 *мин*, то теперь это делают за 5—6 *мин*. При этом исключены случаи повреждения машин.

Раму со специальными захватами можно применять на пассажирских линиях для выгрузки автомашин туристов.

Перегрузку автомашин при помощи рамы можно производить как береговыми, так и судовыми кранами или стрелами. Вес всего приспособления не превышает 100 *кг*, обслуживается оно двумя рабочими.

Кабель на барабанах-катушках доставляют в порт морские суда. Вес катушек от 800 до 1000 *кг*. Выгружали

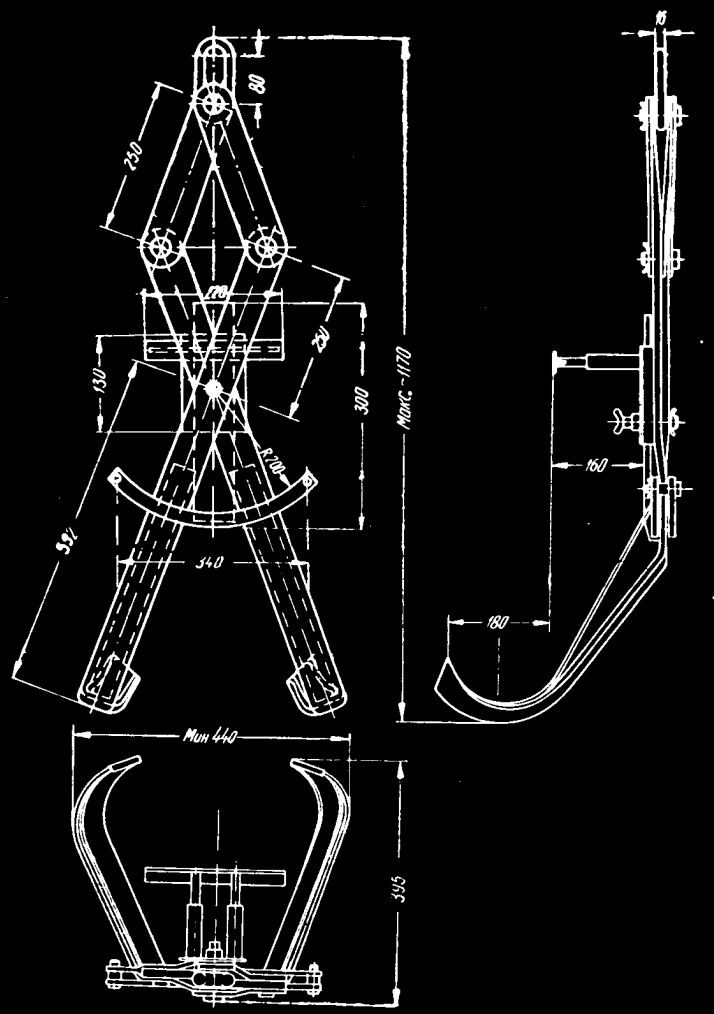


Рис. 27. Рама с захватами для выгрузки автомашины без упаковки

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

кабель портальными кранами со стальными стропами. Строп при помощи крючка толщиной 6 *мм* протаскивали через осевое отверстие в катушке. Кран поднимал груз на берег, где вынимали строп, и катушки кабеля устанавливали рядами на причал. Подтаскивали груз на просвет трюма при помощи стропов с применением канифасблоков и лебедок.

В 1958 г. в порту изготовили специальные захваты для перегрузки катушек с кабелем. Захваты (рис. 28) имеют

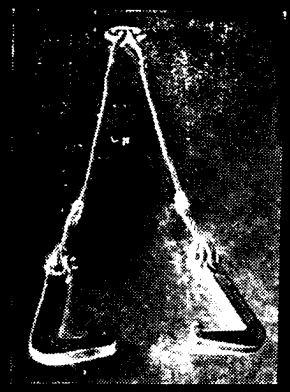


Рис. 28. Захват для барабанов с кабелем

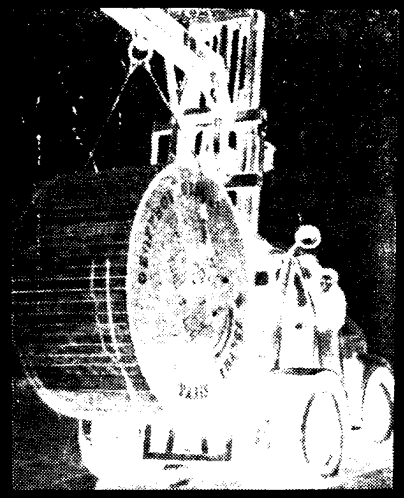


Рис. 29. Транспортировка барабанов с кабелем автопогрузчиком

Г-образную форму. Они подвешиваются на стальных концах, соединяются кольцом и надеваются на гак крана. Захват легко вставляется в осевое отверстие барабана и, упираясь в щеку последнего, он несколько отводит трос и исключает, таким образом, порезы обшивки барабана. Автопогрузчик отвозит катушки в тыл, где выставляет их ровными штабелями. При помощи нового захвата практикуется погрузка катушек кабеля на железнодорожные платформы (рис. 29).

Применение указанных захватов повышает производительность труда на 15—20% за счет ускорения застропки груза.

ПЕРЕГРУЗКА МИНЕРАЛЬНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ И СЫПУЧИХ ГРУЗОВ

Щебень привозят в порт из Таллина на малотоннажных судах типа «Гвардейск» с большими люками и малым подпалубным пространством.

Выгружается щебень кранами «Абус» и «Апплеваж» грузоподъемностью 10 *т* при помощи штивующих грейферов ГШУ-3 емкостью 3 $м^3$, которые благодаря большому размаху челюстей (4 *м*), выбирают весь груз без дополнительной штивки.

Суда типа «Гвардейск» оказались наиболее удобными для перевозки щебня. Выработка на один кран достигла 1200—1300 *т* за смену. Однако имеются случаи, когда для перевозки насыпных грузов используются мало пригодные суда. Чтобы освободить большие подпалубные пространства, приходится затрачивать время на штивку и увеличивать число рабочих.

Во второй половине 1958 г. порт получил малогабаритный трюмный бульдозер БМТ-1, предназначенный для перемещения навалочных и штучных грузов из подпалубного пространства. Бульдозер имеет прямой и обратный отвал, питание получает от береговой сети. Машина используется на штивке небольшого слоя щебня, так как из-за малого веса (2350 *кг* с отвалом) не может передвигать большие массы груза, хотя и является маневренной и высоко производительной машиной (50 *т/час*).

Применение трюмного погрузчика ПТС-2 позволило завершить процесс комплексной механизации погрузки соли на морские суда по технологической схеме склад — кран — трюм.

Погрузка судов организована следующим образом. Вначале груз засыпают по всем четырем углам люка грейфером. Распределяя соль по углам, мы получаем как бы срезанный конус, на который свободно устанавливается машина ПТС-2.

Этот погрузчик предназначен для подачи навалочных грузов из просвета грузового люка в подпалубное пространство трюма. Управление машиной дистанционное, питание от береговой сети. Первые испытания погрузчика дали хорошие результаты. В порту были созданы курсы водителей погрузчика. Теперь в каждой бригаде есть 2—3 грузчика, овладевшие управлением машины. С при-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

менением погрузчика производительность труда повысилась в 3 раза. Если при старом способе погрузки выработка на одного человека равнялась 105—110 *т*, с применением ПТС-2 выработка доведена до 330—350 *т* в смену. Совершенно исключена ручная работа по штивке.

При погрузке суперфосфата на теплоход «Братск» решено было использовать машину ПТС-2. Ее опустили в трюм и начали штивку, но не прошло и получаса, как машина встала: мотор гудел, а лента не вращалась. При тщательной проверке оказалось, что вследствие большой вязкости груза барабаны, на которые натянута лента транспортера, покрылись суперфосфатом, натяжение ленты достигло предела.

После очистки барабанов погрузчик опять проработал не более получаса. Теплоходу «Братск» грозил простой и колоссальные затраты труда на ручную штивку. Выручило непредвиденное обстоятельство. На второй день после начала погрузки в порт прибыли машины ПТС-1, более мощные нежели ПТС-2. Работники третьего района порта под руководством инженера Ю. Н. Евдокимова начали их осваивать. ПТС-1 оказался более пригодным к работе и сразу оправдал себя. Теплоход «Братск» ушел в рейс с грузом для дружественного Вьетнама досрочно.

Самой трудоемкой операцией в процессе перевалки соли остается выгрузка ее из вагонов. Грузчики выбрасывают соль совками и лопатами в ковши, установленные у дверей вагона. Наполненный ковш кран переносит на склад и высыпает в штабель.

В 1958 г. порт получил вагонные машины МВС-1 и МВС-2, предназначенные для выгрузки из вагонов слежалых грузов. Машины оборудованы специальным устройством для обрушения штабеля и отгружающим поворотным конвейером. Для работы в четырехосном вагоне имеется транспортер-удлинитель. Питание машин осуществляется от береговой сети переменного тока, управление дистанционное.

Машина при помощи крана устанавливается на специальный стол, находящийся у дверей вагона (рис. 30). Между столом и вагоном перекинут металлический лист, по которому машина входит в вагон. После выгрузки соли у дверей вагона погрузчик разворачивается и передвигается в глубь вагона к его торцовой стенке. Машина МВС-2 имеет хорошие маневренные качества. Для обслуживания ее достаточно трех человек, выгрузка вагона длится 3 *час*.

ЦПКБ-4 и конструкторское бюро порта работают над устранением недостатков, которые были выявлены во время испытания машин МВС-1 и МВС-2. Надо отме-

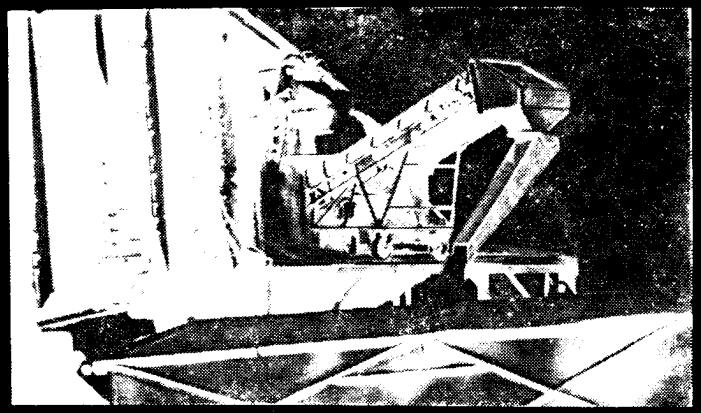


Рис. 30. Машина МВС-2 на выгрузке суперфосфата из вагона

тить, что они громоздки и не достигают проектной производительности (50 *т/час*). Следует уменьшить их габариты, сделать более прочными отдельные части (пилообразные рушители, черпаковый транспортер).

* * *

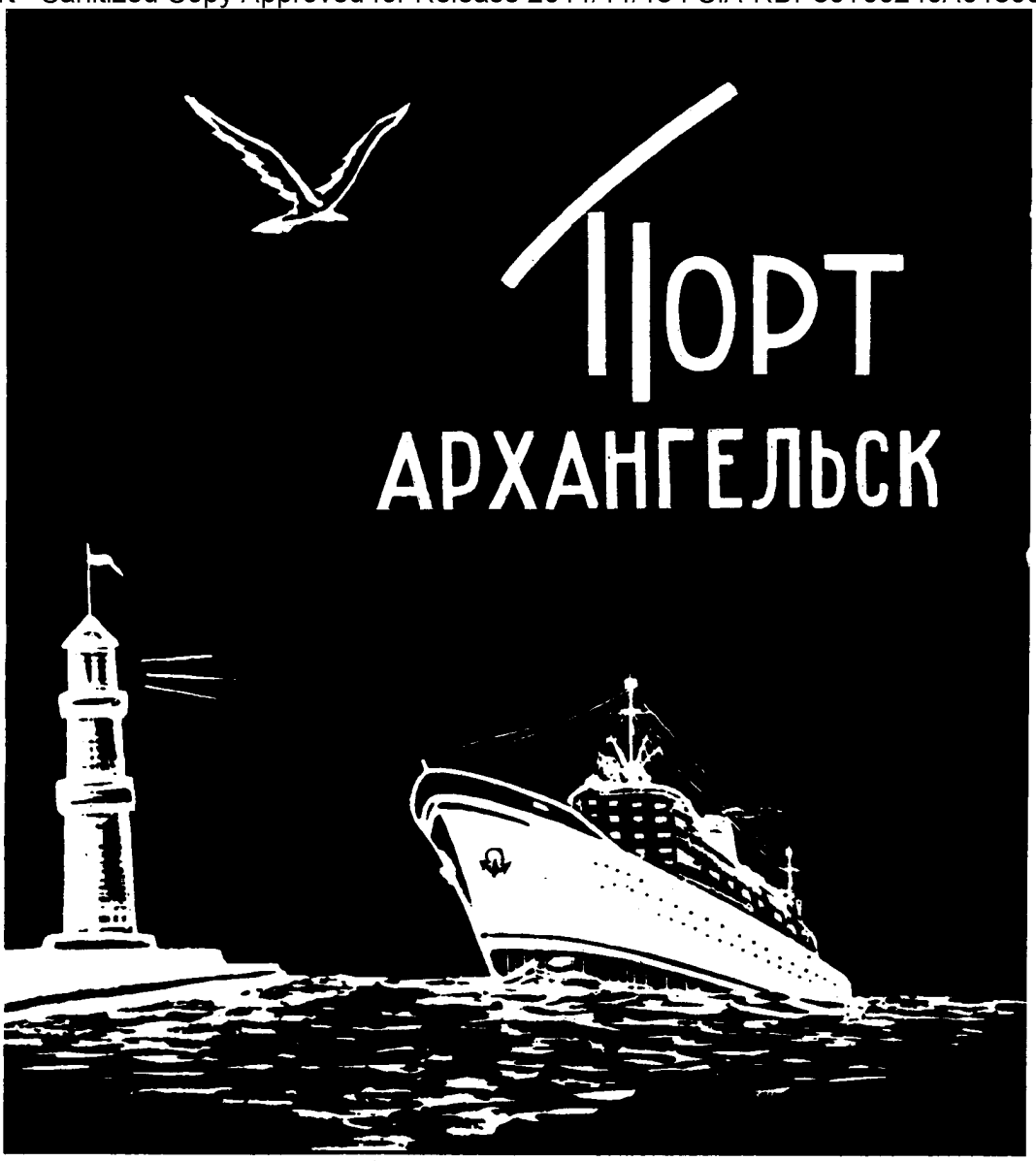
Для успешного решения задач, поставленных XXI съездом КПСС и июньским Пленумом ЦК КПСС, необходимо шире популяризировать накопленный портами опыт механизации погрузочно-разгрузочных работ. Следует отметить, что морские порты оснащены большим количеством различных перегрузочных машин. Задача заключается в том, чтобы с применением разнообразных приспособлений и захватных устройств портовые машины стали более универсальными и высокопроизводительными.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Архангельск с географическими координатами 64°32' северной широты и 40°31' восточной долготы расположен при устье реки Северной Двины, впадающей в юго-восточный угол Двинской губы Белого моря.

Почтовый адрес управления порта: СССР, г. Архангельск, Набережная имени Ленина, д. 59. Телефон 3-79-45.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться в агентство Инфлота по адресу: Архангельск - Инфлот.

Архангельск-старинный русский город со славными морскими традициями.

В городе, помимо порта международного значения, имеется развитая промышленность.

В высших и средних учебных заведениях города готовятся специалисты для народного хозяйства СССР, в том числе и для морского транспорта.

Население г. Архангельска, по данным переписи 1959 г., составляет 256 тыс. человек.

Устье Северной Двины покрывается льдом в начале ноября, а вскрывается в апреле - начале мая.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Баренцева и Белого морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

Многочисленные причалы порта с глубинами 7,5 - 8,25 м обеспечивают в соответствии со своей специализацией переработку генеральных, навалочных, лесных грузов и нефтепродуктов, следующих через порт, а также производство пассажирских операций.

На причалах порта установлены подъемные электрические портальные краны. Кроме того, имеются плавучие портальные краны грузоподъемностью до 50 т и многочисленные машины внутрипортового транспорта. Перечисленные механизмы позволяют механизировать почти все погрузочно-разгрузочные работы в порту.

В порту имеются крытые склады.

Производится бункеровка судов топливом, а также снабжение экипажей продовольствием и пресной водой.

В Архангельске можно производить ремонт как корпуса, так и машин судов.

Для связи с судами, в том числе и с иностранными, в порту имеется радиостанция. В случае необходимости проводка судов осуществляется портовыми буксирами и ледоколами. Для оказания помощи судам, терпящим бедствие, в порту всегда имеются наготове специальные спасательные суда.

Через Архангельский порт Советский Союз экспортирует в основном лес и импортирует металлы.

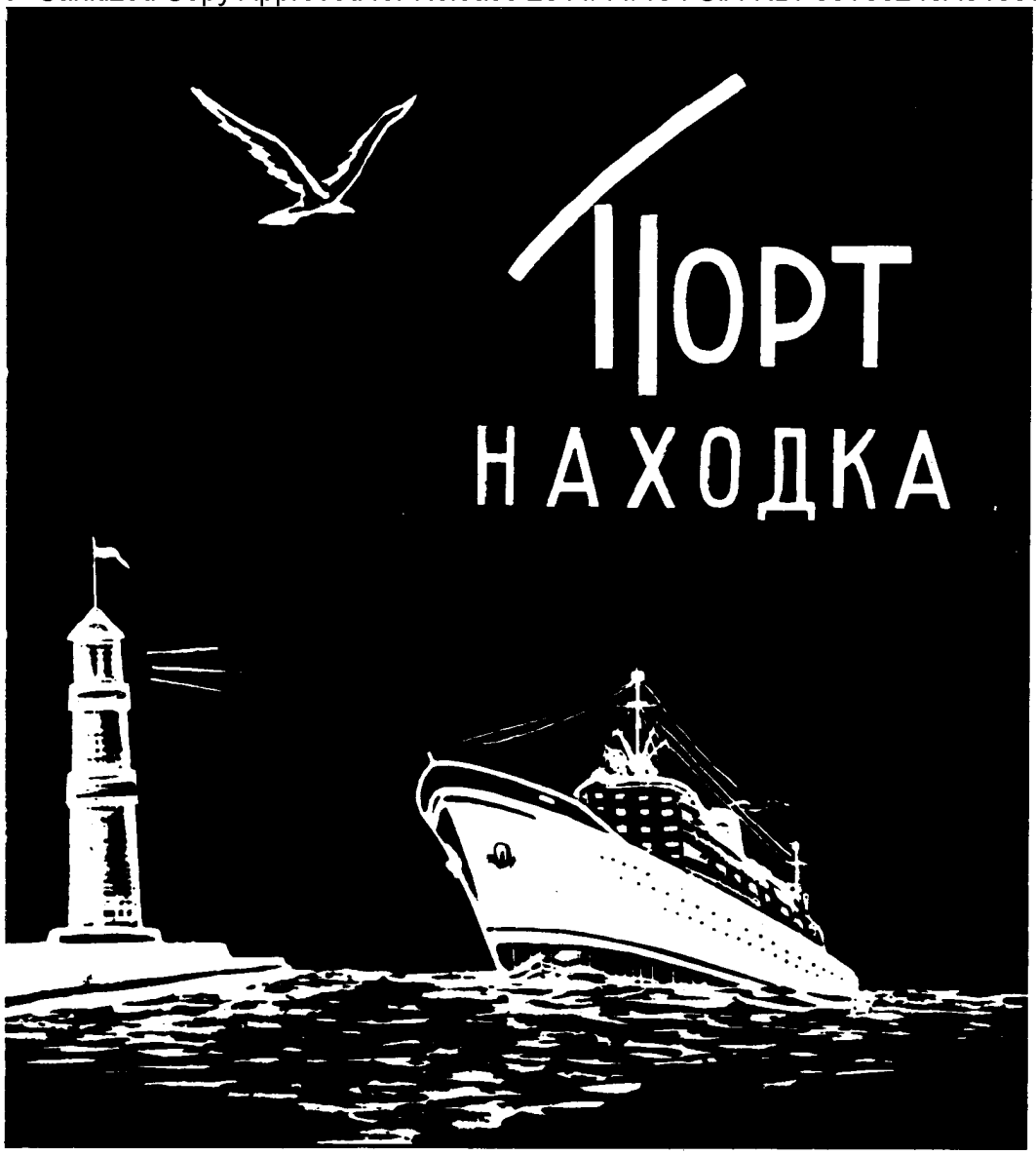
Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В распоряжении моряков имеется клуб порта, в котором можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию. Кроме того, можно принять участие в посещениях театра, экскурсиях и т. д.

Связь Архангельска с внутренними районами Советского Союза осуществляется железной дорогой, морским, речным, автомобильным и авиационным транспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Находка с географическими координатами 42°45′ северной широты и 132°54′ восточной долготы (светящий знак Лисий) расположен в бухте Находка, вдающейся в северо-западный берег залива Америка, находящегося в восточной части залива Петра Великого, расположенного в северо-западной части Японского моря.

Почтовый адрес Управления порта: СССР, Приморский край, Находка, Портовая улица, д. 22. Телефон 55-33.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться в агентство Инфлота по адресу: Находка - Инфлот.

Город и порт Находка фактически созданы после второй мировой войны.

Находка не только портовый, но и промышленный город.

Население г.Находки, по данным переписи 1959 г., составляет 64 тыс. человек.

Навигация продолжается круглый год. При заходе в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Японского и Охотского морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

Бухта и порт Находка хорошо защищены горами от N и W ветров.

Наиболее опасным для судов, стоящих в порту, является сильный S ветер, вызываемый тайфуном один раз в несколько лет.

Причалы порта с глубинами 9,0 - 10,0 м обеспечивают в соответствии со своей специализацией переработку генеральных, навалочных, наливных и лесных грузов, следующих через порт, а также производство пассажирских операций.

На причалах порта установлены электрические портальные краны грузоподъемностью до 50 т. Кроме того, имеются плавучие краны грузоподъемностью до 100т и много машин внутрипортового транспорта. Перечисленные механизмы позволили механизировать в порту почти все погрузочно-разгрузочные работы.

В порту имеются одно- и многоэтажные крытые склады.

Производится бункеровка судов топливом, а также снабжение экипажей судов продовольствием и пресной водой.

Связь с судами, в том числе и с иностранными, осуществляется через радиостанцию порта.

В порту имеются буксиры, ледоколы и специальные спасательные суда. Также в порту производится судоремонт.

Через Находкинский порт Советский Союз экспортирует зерно и зернопродукты, рыбу, продовольствие, хлопок, металлы, машины, руды, уголь, химикаты, строительные материалы, лес, нефтепродукты и т.д., а также импортирует зерновые грузы, сахар, металлы, машины, цемент и прочие товары.

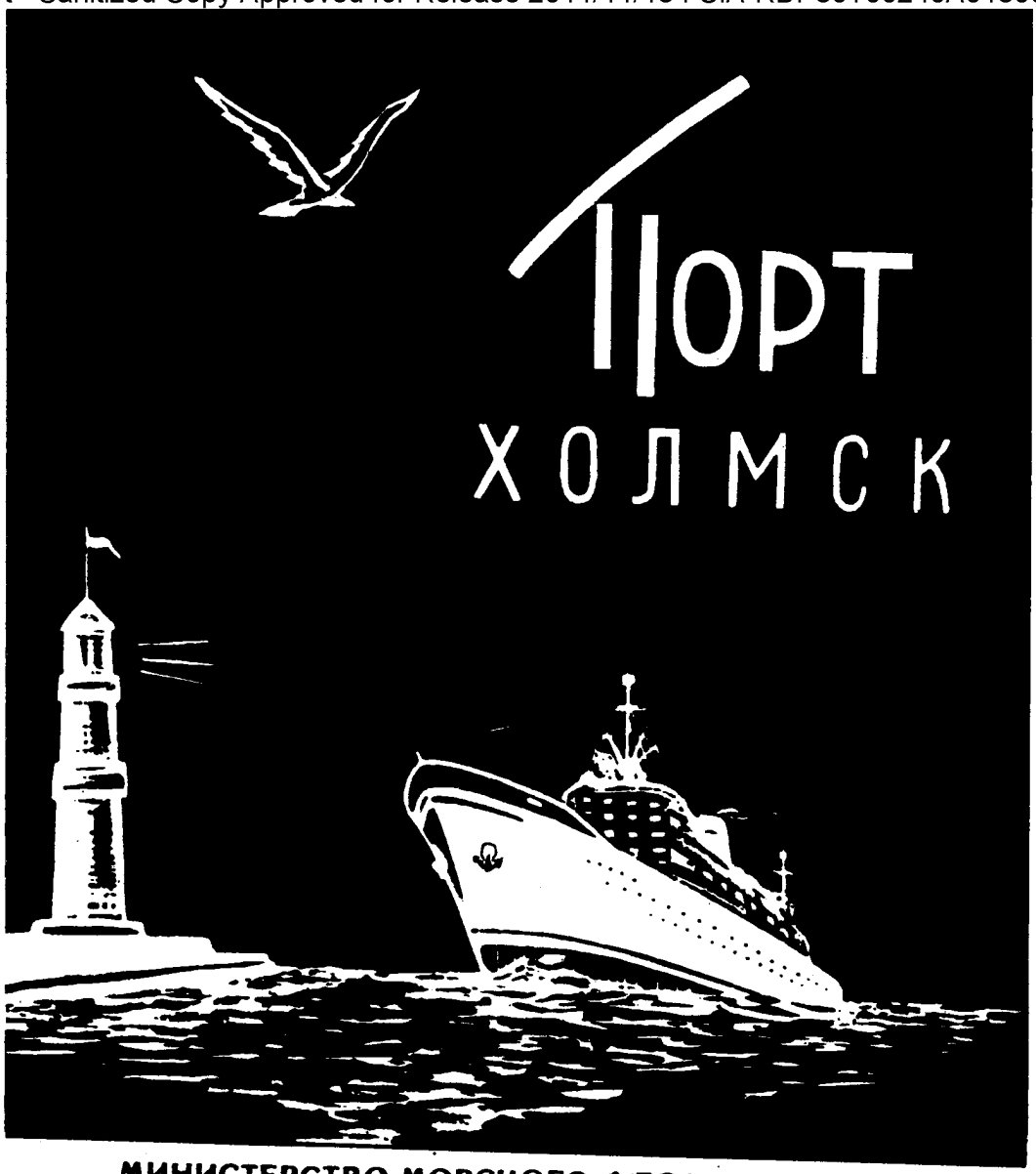
Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В распоряжении моряков имеется Дворец моряка, в котором можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию и т. д.

Транспортная связь Находки с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем и железной дорогой.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Холмск с географическими координатами 47°03' северной широты и 142°03' восточной долготы расположен в вершине залива Невельского (Татарский пролив Японского моря), на западном берегу острова Сахалин.

Почтовый адрес управления порта: СССР, Сахалинская область, г. Холмск, Катерная улица, д. 1. Телефон: Морская, 1-86.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться в агентство Инфлота по адресу: Холмск - Инфлот.

Население г. Холмска, по данным переписи 1959 г., составляет 32 тыс. человек.

В мореходном училище готовятся специалисты для морского транспорта СССР.

Навигация в Холмске продолжается круглый год.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Японского и Охотского морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

Рейд Холмска находится непосредственно к W от порта и имеет глубины 16 - 40 м.

От волнения со стороны моря порт защищен двумя молами.

Причалы порта с глубинами 7,5 - 8,25 м обеспечивают в соответствии со своей специализацией переработку генеральных, навалочных и лесных грузов, следующих через порт, а также производство пассажирских операций.

На причалах порта установлены электрические портальные краны грузоподъемностью до 50 т. Кроме того, имеются машины внутрипортового транспорта.

Перечисленные механизмы позволили почти полностью механизировать в порту все погрузочно-разгрузочные работы.

В порту имеются крытые склады.

Производится бункеровка судов топливом, а также снабжение экипажей судов продовольствием и пресной водой.

В порту имеются буксиры и специальные спасательные суда.

Связь с судами, в том числе и с иностранными, осуществляется через портовую радиостанцию.

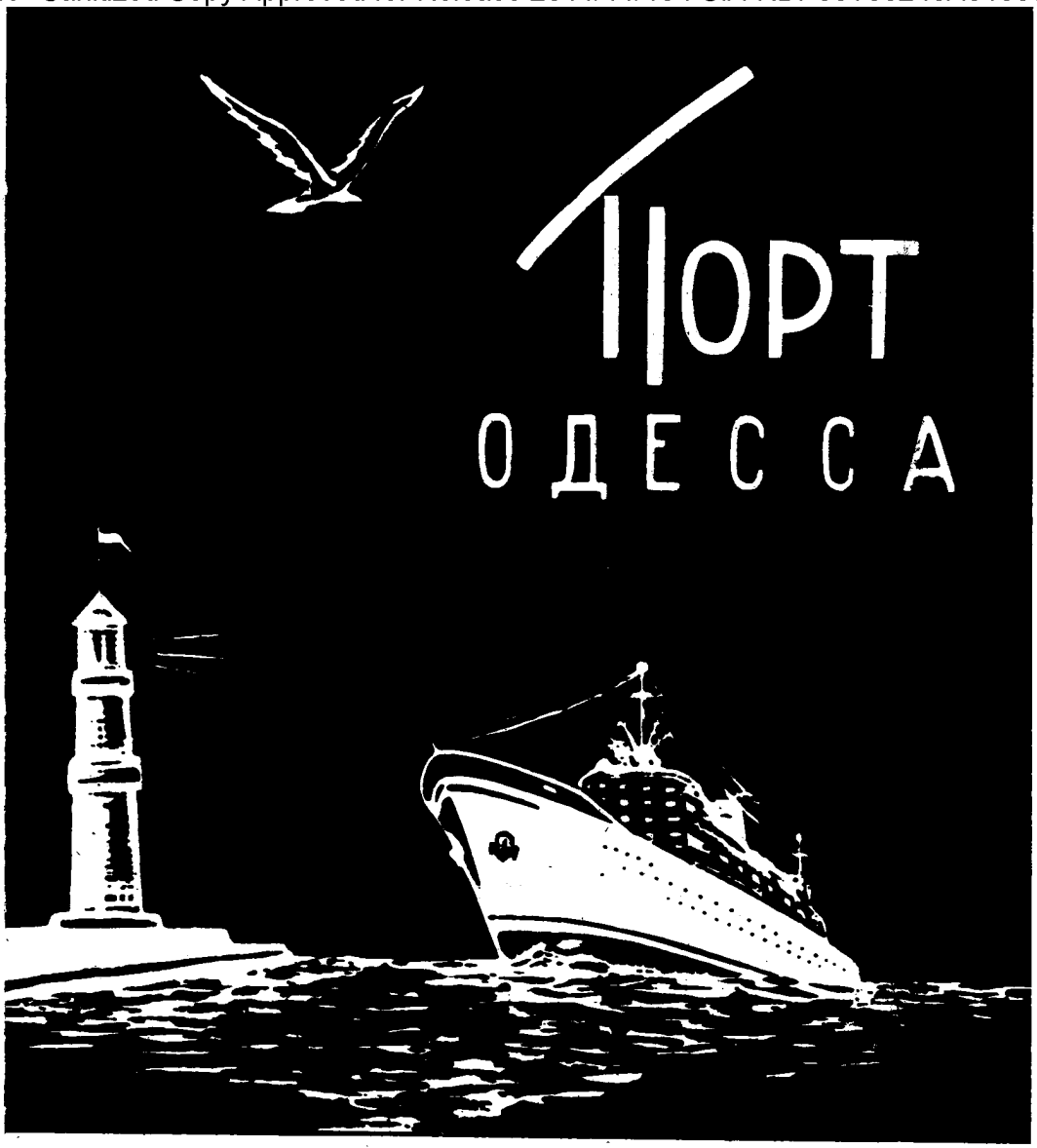
Через Холмский порт Советский Союз экспортирует разные грузы и импортирует соль, плодоовощи, цемент, минерально-строительные и химические материалы и другие товары.

В порту, как и по всему Советскому Союзу, оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

Для отдыха в распоряжении моряков имеется большой клуб - Дом культуры, в котором можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию и т. д.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Одесса с географическими координатами 46°29′ северной широты и 30°44′ восточной долготы расположен на северо-западном побережье Черного моря, в юго-западной части Одесского залива.

Почтовый адрес управления порта: СССР, Украинская ССР, г. Одесса, площадь Вакуленчука, д. 1. Телефон 9-35-00.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться в агентство Инфлота по адресу: Одесса - Инфлот.

Население города Одессы, по данным переписи 1959 г., составляет 667 тыс. человек.

Одесса - город-герой, получивший это высокое звание за героизм, проявленный его защитниками во время гитлеровского нашествия и последующего восстановления города, примечателен не только как порт международного значения, но и как промышленный, культурный и курортный центр этого района СССР.

В многочисленных высших и средних учебных заведениях Одессы (университет, высшие и средние морские училища, институты и техникумы) готовятся специалисты по различным отраслям народного хозяйства СССР, в том числе и специалисты морского транспорта.

В научно-исследовательских институтах города, в числе различных проблем, изучаются также вопросы, связанные с мореходством.

На весь мир известны замечательные достижения специалистов из научно-исследовательского и лечебного института глазных болезней имени академика Филатова.

В городе, красиво расположенном на высоком морском берегу, имеется много интересных исторических и архитектурных памятников, отражающих морские традиции и славное прошлое народов СССР.

Одесский Оперный театр и знаменитая "Потемкинская лестница" славятся своей архитектурой на весь мир.

Транспортная связь порта с центром города осуществляется троллейбусной и автобусной линиями, такси и фуникулером.

Навигация в порту длится круглый год, в том числе ледовая кампания в редкие, наиболее холодные годы, продолжается в среднем около 30 дней.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Черного и Азовского морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

Безопасная стоянка судов в порту в штормовую погоду обеспечивается как внешними оградительными сооружениями, так и внутренними, разделяющими акваторию порта на семь гаваней.

Внешний рейд имеет глубины около 13 м.

Глубины у причалов порта 10,5-11,5 м.

Многочисленные причалы порта обеспечивают в соответствии со своей специализацией переработку генеральных грузов, зерновых, нефтепродуктов, а также проведение пассажирских операций.

Вдоль кордона причалов и в их тылу установлено большое число портальных электрических кранов грузоподъемностью до 45 т. Кроме того, имеются плавучие зерно- и углеперегружатели, плавкраны грузоподъемностью до 100 т и многочисленные машины внутрипортового транспорта, позволяющие почти полностью механизировать все погрузочно-разгрузочные работы.

В порту имеются крытые одноэтажные и многоэтажные склады, элеватор и холодильник.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Производится бункеровка судов углем, нефтью, а также снабжение экипажей продовольствием и пресной водой.

Для связи с судами, в том числе и с иностранными, имеется радиостанция. В случае необходимости проводка судов осуществляется портовыми буксирами и ледоколом, используемым в период ледовой кампании.

Для оказания помощи судам, терпящим бедствие, в порту всегда наготове имеются специальные спасательные суда.

Через Одесский порт осуществляется экспорт советских товаров: машин, леса, сахара, хлеба, металла, нефти и т.д., а также импорт машин, фруктов, хлопка, каучука, текстиля и т.д.

При необходимости суда могут произвести в Одессе ремонт корпуса, механизмов и навигационного оборудования.

В настоящее время ведутся большие работы по реконструкции порта, в частности, строятся и оборудуются механизацией новые грузовые причалы и новый пассажирский район с морским вокзалом, соединенный автодорожным виадуком с городом.

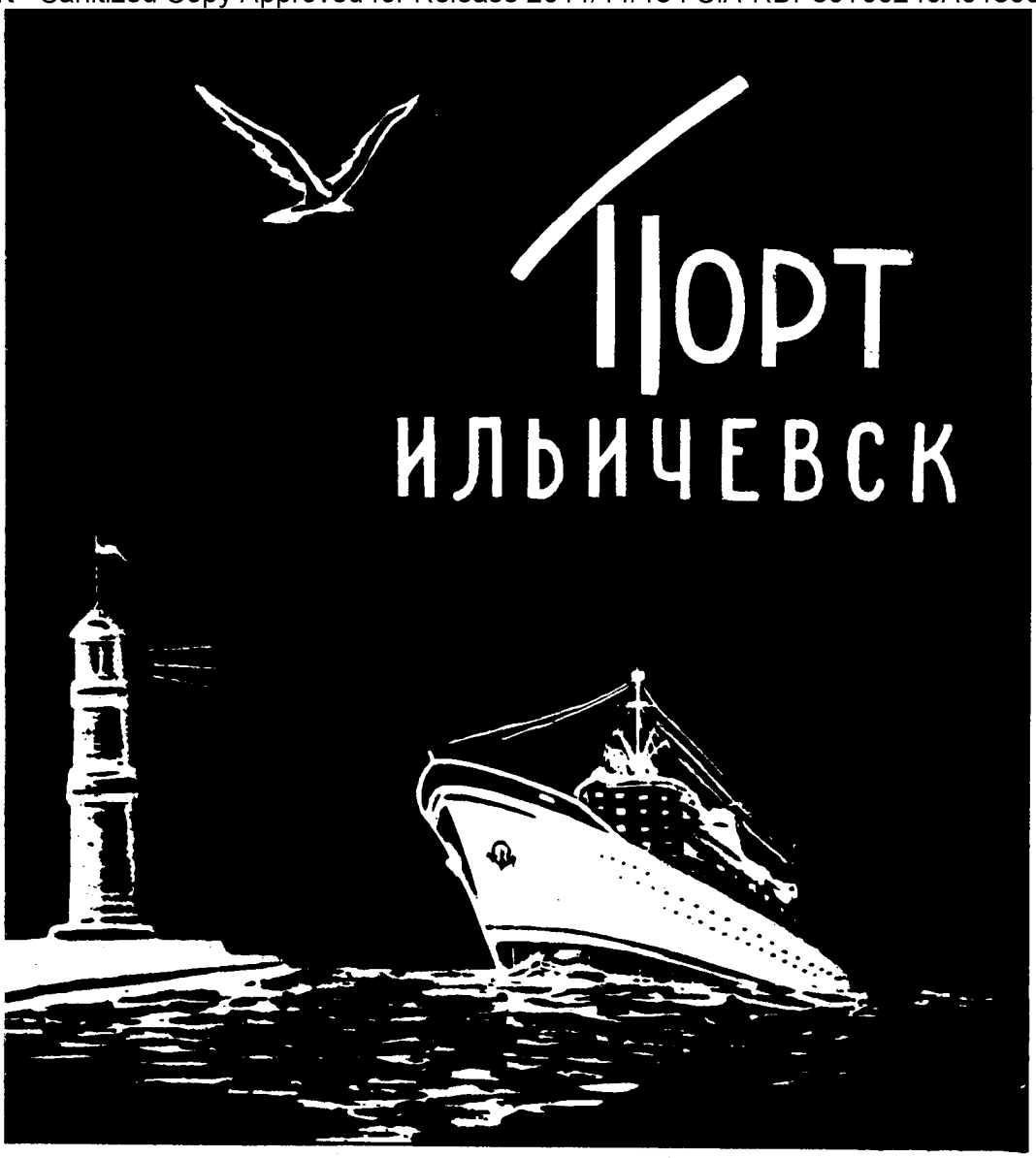
В порту, как и по всему Советскому Союзу, оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В имеющихся в распоряжении моряков клубе порта, клубе иностранных моряков и во Дворце моряка можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт или лекцию, принять участие в организуемых клубами и Дворцом встречах с трудящимися города, посещениях театров или в экскурсиях по городу и его курортным окрестностям.

Транспортная связь Одессы с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, железной дорогой, автомобильным и воздушным транспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Ильичевск (Сухой Лиман) с географическими координатами 46°20' северной широты и 30°39' восточной долготы расположен на северо-западном побережье Черного моря, на правом берегу Сухого лимана, на расстоянии 25-30 км к юго-западу от города Одессы.

Порт Ильичевск, один из самых молодых портов Советского Союза, начал создаваться с 1957 г.

Почтовый адрес управления порта: СССР, Украинская ССР, Одесская область, поселок Ильичевск, Управление порта. Телефон 30-95.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться по адресу: Ильичевск - Инфлот.

Население поселка Ильичевск составляет, по данным переписи 1959 г., уже более 4000 человек.

Навигация в порту продолжается круглый год, в том числе ледовая кампания в редкие, наиболее холодные годы, продолжается в среднем около 30 дней.

При заходе судов в порт необходимо следовать имеющимся в агентствах Инфлота указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Черного и Азовского морей".

Безопасная стоянка в порту обеспечивается как исключительно благоприятными естественными условиями, так и внешними оградительными сооружениями.

В настоящее время часть строящихся причалов с глубинами 9-9,75 м уже сдана в эксплуатацию. В соответствии со своей специализацией причалы обеспечивают переработку генеральных и навалочных грузов.

В порту имеются береговые электрические портальные и плавучие краны грузоподъемностью до 100 т.

Кроме того, имеется много машин внутрипортового транспорта.

Перечисленные механизмы позволили почти полностью механизировать в порту все погрузочно-разгрузочные работы.

В порту имеется большой крытый многоэтажный склад.

Производится бункеровка судов углем, снабжение экипажей продовольствием и пресной водой, а также ремонт судов.

В порту имеются буксиры и специальные спасательные суда.

Связь с судами, в том числе и с иностранными, осуществляется через радиостанцию порта.

В настоящее время через Ильичевский порт Советский Союз экспортирует уголь, патоку, оборудование, машины и другие грузы, а также импортирует каучук, цитрусовые, чай и многие другие товары.

Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В имеющемся в распоряжении моряков клубе порта можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт или лекцию, принять участие в организуемых клубом посещениях одесских театров или в экскурсиях по г. Одессе и по его курортным окрестностям.

Транспортная связь Ильичевска с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, железной дорогой, автомобильным и авиационным (через г. Одессу) транспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Порт Херсон с географическими координатами 46°38' северной широты и 32°37' восточной долготы расположен на правом берегу реки Днепра и на левом берегу реки Кошевой и является крупным морским и речным портом.

Адрес управления: СССР, Украинская ССР, г. Херсон, проспект Ушакова, д. 4. Телефон 32-48.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться по адресу: Херсон - Инфлот.

Херсон не только портовый, но и промышленный город.

В высших и средних учебных заведениях города готовятся специалисты для народного хозяйства СССР, в том числе и для морского транспорта.

Население города Херсон, по данным переписи 1959 г., составляет 158 тыс. человек.

Навигация в порту продолжается круглый год, в том числе ледовая кампания при помощи ледоколов около 80 дней.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Черного и Азовского морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

Причалы порта с глубинами 7-7,5 м обеспечивают переработку нефтепродуктов, генеральных и навалочных грузов, а также производство пассажирских операций.

На причалах порта установлены электрические портальные краны различной грузоподъемности. Кроме того, имеются плавучие краны грузоподъемностью до 100 т, машины внутрипортового транспорта и буксиры. Перечисленные механизмы позволили механизировать в порту почти все погрузочно-разгрузочные работы.

Для хранения грузов в порту имеются крытые склады.

Связь с судами, в том числе и с иностранными, поддерживается через радиостанцию порта.

В порту можно производить бункеровку судов углем, получить пресную воду, приобрести продовольствие для экипажа, а также производить небольшой ремонт судов.

Через Херсонский порт Советский Союз экспортирует зерно, металлы, руду, сульфаты и прочие грузы, а также импортирует плодоовощи, хлопок, металлы, руды, цемент, строительные материалы и т.д.

В имеющемся в распоряжении моряков клубе порта можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию. Кроме того, можно принять участие в экскурсиях и т.д.

Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

Транспортная связь г.Херсона с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, по реке, железной дороге, автомобильным и авиационным транспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Ялта с географическими координатами 44°30′ северной широты и 34°12′ восточной долготы расположен на Черном море, на южном берегу Крымского полуострова, в глубине Ялтинской бухты, образуемой мысами Айтодор и Никитин.

Почтовый адрес управления порта: СССР, Украинская ССР, г. Ялта, ул. Ф. Рузвельта, д. 5. Телефон 23-73.

Население города Ялты, по данным переписи 1959 г., составляет 44 тыс. человек.

Благодаря заботам Советского Правительства и исключительно благоприятным климатическим условиям г. Ялта стал известным первоклассным курортом, на котором отдыхают миллионы советских трудящихся и большое количество иностранных туристов.

В исключительно красивых окрестностях Ялты и в самом городе расположено много дворцов-санаториев, домов отдыха и пансионатов. Имеется много исторических памятников и музеев. В частности, в Ялте расположен дом-музей знаменитого русского писателя А. П. Чехова.

Навигация в порту длится круглый год.

Иностранные суда для захода в порт должны получать в установленном порядке специальные разрешения, которые выдаются только пассажирским судам, следующим с туристами по круизным маршрутам.

Суда, получившие разрешения, при заходе в порт Ялта должны следовать указаниям общих разделов "Руководства для захода судов в Советские порты Черного и Азовского морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

Порт Ялта является в основном пассажирским портом.

С моря порт защищен молами.

Внешний рейд имеет глубины до 20 м.

Причалы порта в соответствии со своей специализацией обеспечивают производство в большом масштабе пассажирских операций и переработку небольшого количества грузов местного значения.

В порту имеется большой морской пассажирский вокзал, располагающий всем необходимым для хорошего обслуживания пассажиров.

Для переработки грузов на причалах порта установлены электрические портальные краны, а также имеются гусеничные краны и автопогрузчики.

Имеется крытый склад.

Пресную воду летом можно получить в ограничен - ном количестве, а зимой - в неограниченном.

В порту имеются буксиры и специальные спасательные суда.

Связь с судами, в том числе и с иностранными, поддерживается через радиостанцию порта.

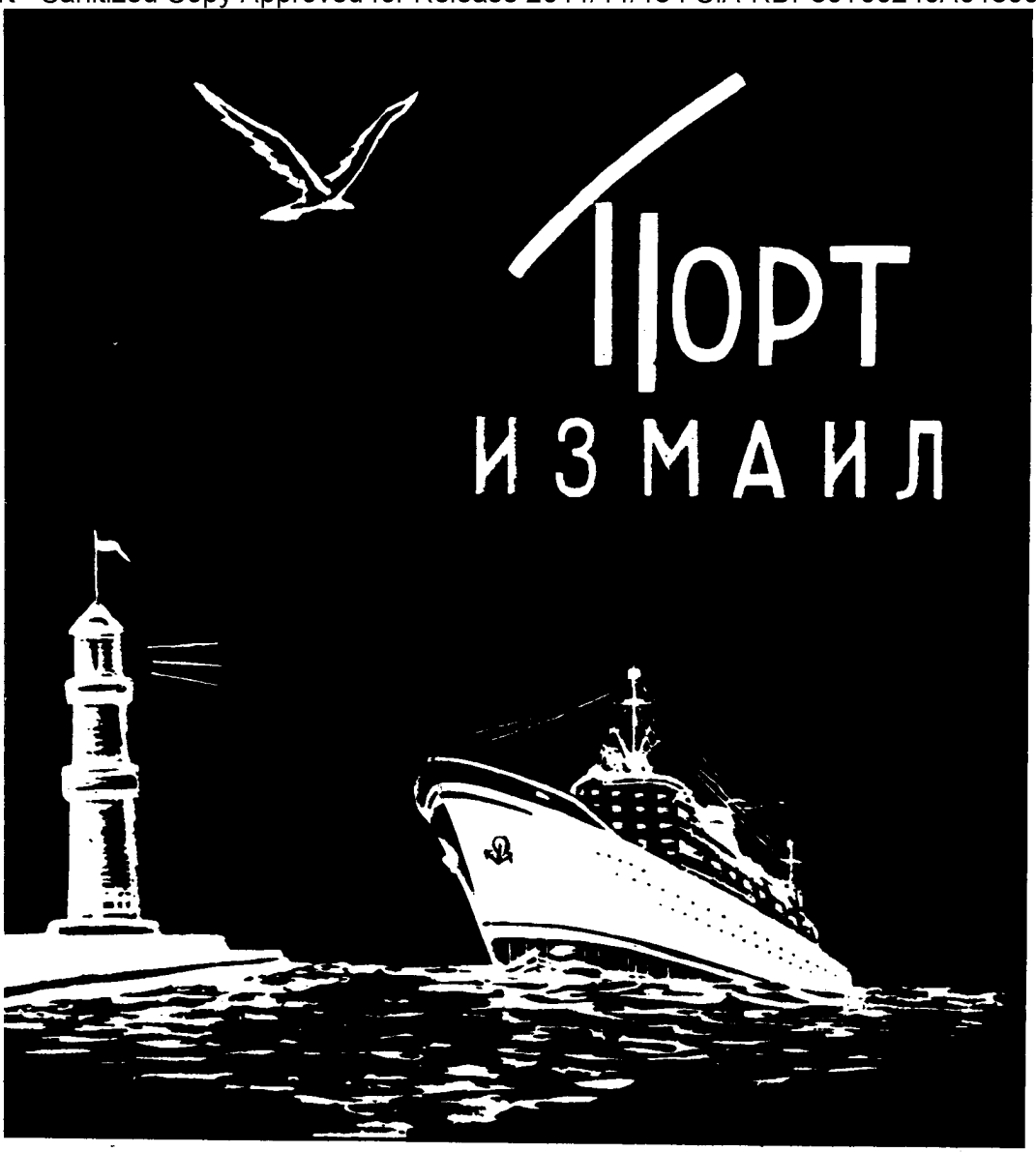
Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В имеющемся в распоряжении моряков клубе порта можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт или лекцию. Кроме того, можно принять участие в посещениях театров или в экскурсиях по достопримечательным местам Ялты и ее окрестностям.

Транспортная связь порта с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, автотранспортом, а также железной дорогой и авиатранспортом через г. Симферополь, с которым Ялта связана регулярным троллейбусным и автобусным сообщением по первоклассному живописному горному шоссе и вертолетной линией.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Порт Измаил, являющийся советским портом на реке Дунай, расположен на левом берегу Килийского гирла между 92 и 94 километрами.

Адрес управления порта: СССР, Украинская ССР, г. Измаил, Портовая ул., д. 1. Телефон - коммутатор порта.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться по адресу: Измаил - Инфлот.

Измаил не только портовый, но и промышленный город, вошедший в историю благодаря победам русских войск под командованием знаменитого русского полководца А. В. Суворова над войсками Турецкого султана.

В высших и средних учебных заведениях города готовятся специалисты для народного хозяйства СССР.

Население г. Измаила, по данным переписи 1959 г, составляет 48 тыс. человек.

Навигация в порту продолжается круглый год, в том числе около 50 дней в году при помощи ледоколов.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Черного и Азовского морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

Порт Измаил является морским и речным портом, доступным для судов с большой осадкой.

Причалы порта с глубинами 7,5-8,25 м обеспечивают переработку нефтепродуктов, генеральных, лесных и навалочных грузов, следующих через порт.

Для проведения пассажирских операций устанавливается специальный дебаркадер.

На причалах порта установлены электрические портальные краны. Кроме того, имеются плавучие подъемные краны, а также машины внутрипортового транспорта.

Перечисленные механизмы позволяют полностью механизировать почти все погрузочно-разгрузочные работы в порту.

В порту можно производить бункеровку судов топливом и получить продовольствие и пресную воду для экипажа. При необходимости можно производить ремонт судов.

Связь с судами, в том числе и с иностранными, осуществляется через радиостанцию порта.

В порту имеются буксиры, элеватор и крытые склады.

Через Измаильский порт Советский Союз экспортирует машины, уголь, руду, металлы, зерно, сахар и разные продовольственные товары, а также импортирует плодоовощи, продовольственные товары, машины, металлы, руду, строительные и химические товары.

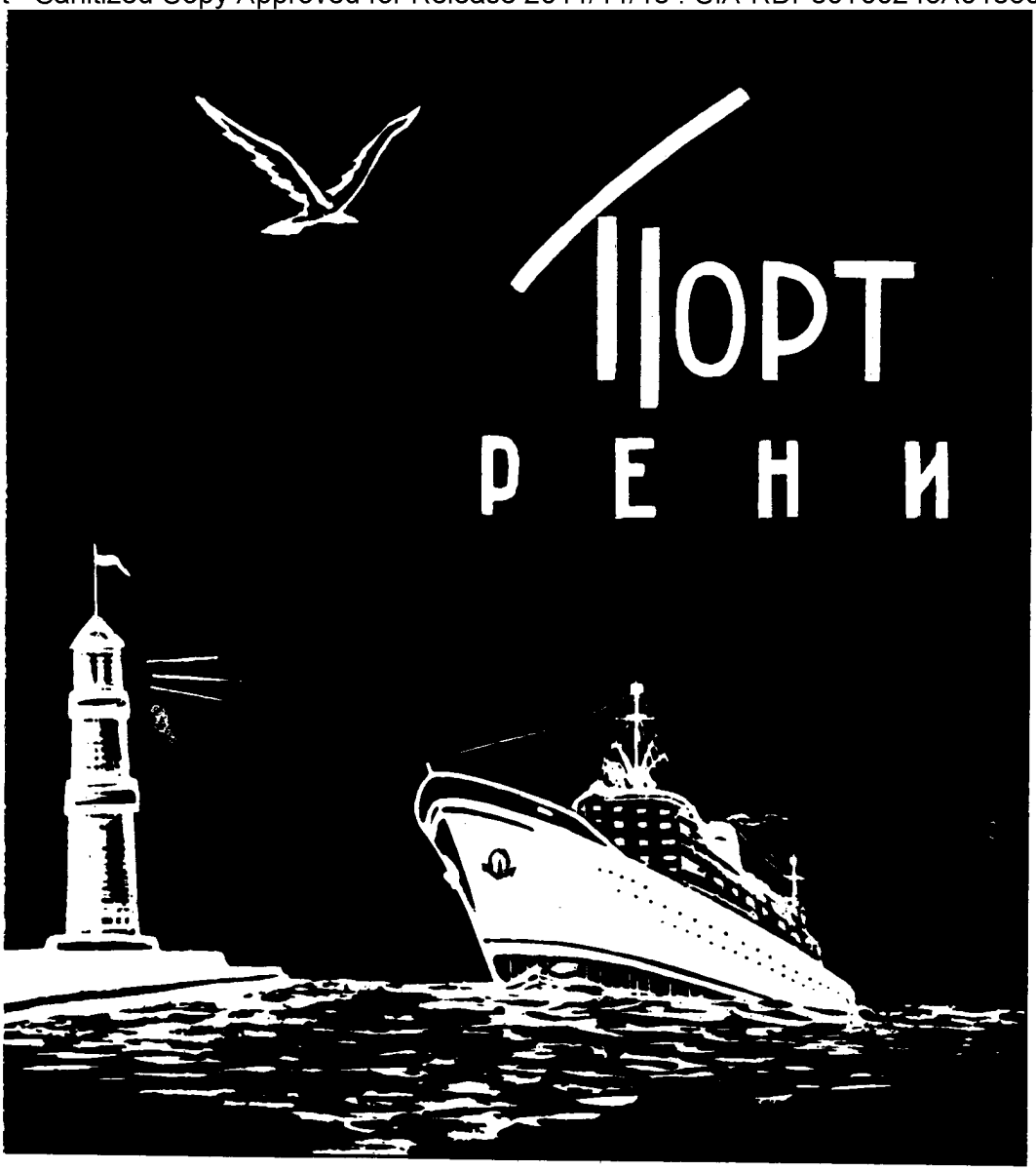
Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В имеющихся в распоряжении моряков клубе порта и клубе иностранных моряков можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию. Кроме того, можно принять участие в экскурсиях и т.д.

Транспортная связь г. Измаила с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, железной дорогой, автомобильным и авиационным транспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Порт Рени, являющийся советским портом на реке Дунай, расположен у левого берега реки между 66 и 71 милями.

Адрес управления порта: СССР, Украинская ССР, г. Рени, Дунайская ул., д. 192. Телефон 1-83.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться по адресу: Рени - Инфлот.

Население г. Рени, по данным переписи 1959 г., составляет 15 тыс. человек.

В средних учебных заведениях города готовятся специалисты для народного хозяйства СССР.

Навигация в порту продолжается круглый год, в том числе около 50 дней с помощью ледоколов.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Черного и Азовского морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

Порт Рени является морским и речным портом, доступным для стоянки на рейде больших судов.

Причалы порта обеспечивают переработку нефтепродуктов, генеральных и навалочных грузов, следующих через порт, а также производство пассажирских операций.

На причалах порта установлены электрические портальные краны различной грузоподъемности. Кроме того, имеются плавучие портальные краны грузоподъемностью до 100 т и машины внутрипортового транспорта. Перечисленные механизмы позволили механизировать в порту почти все погрузочно-разгрузочные работы.

В порту имеются крытые склады, элеватор и буксиры.

Связь с судами, в том числе и с иностранными, осуществляется через портовую радиостанцию.

Через порт Рени Советский Союз экспортирует зерно, хлопок, металлы, машины, руду, уголь, нефтепродукты и т.д., а также импортирует плодоовощи, сахар, другие продовольственные товары, металл, машины, цемент, нефть, руды, химические товары и т.д.

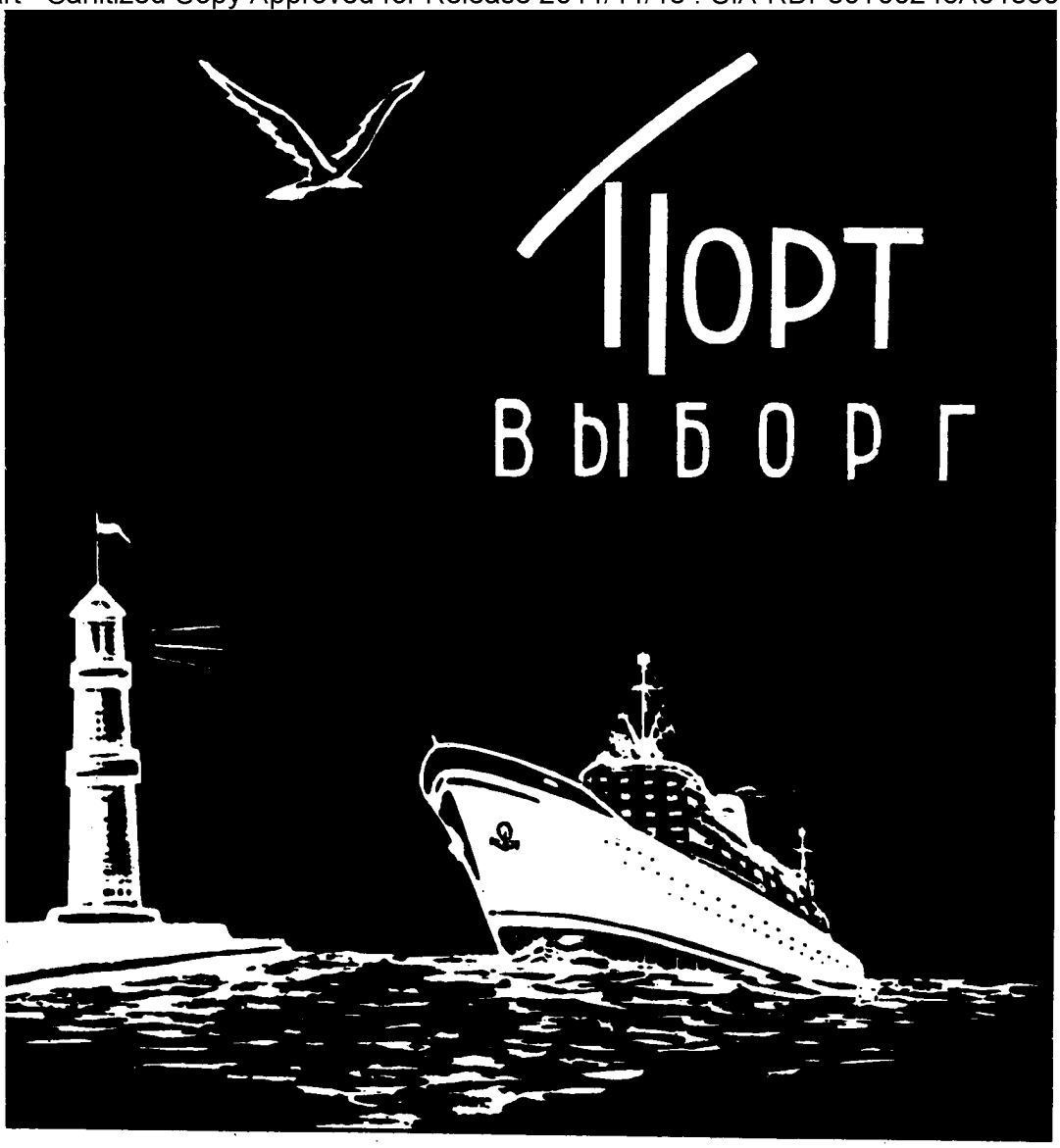
Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В имеющемся в распоряжении моряков клубе порта можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию. Кроме того, можно принять участие в экскурсиях и т.д.

Транспортная связь города Рени с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, железной дорогой и автотранспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Выборг с географическими координатами 60°42' северной широты и 28°44' восточной долготы расположен на Балтийском море в вершине Выборгского залива.

Почтовый адрес управления порта: СССР, г.Выборг, Южный вал, д. 1. Телефон 1-68.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов в порту Выборг, следует обращаться в агентство Инфлота по адресу: Ленинград - Инфлот.

Выборг - старинный русский город, в котором, кроме порта, имеется развитая промышленность. В высших и средних учебных заведениях Выборга готовятся специалисты для народного хозяйства СССР.

Население г. Выборга, по данным переписи 1959 г., составляет 51 тыс. человек.

Лед в Выборгском заливе в среднем держится с середины ноября до апреля.

Порт состоит из двух гаваней.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Балтийского моря", которое имеется в агентствах Инфлота.

Причалы порта с глубинами 7,5 - 8,25 м обеспечивают переработку генеральных, навалочных и лесных грузов, следующих через Выборгский порт.

На причалах порта установлены электрические портальные краны. Кроме того, имеются машины внутрипортового транспорта. Перечисленные механизмы позволили механизировать в порту почти все погрузочно-разгрузочные работы.

В порту имеются крытые склады, буксиры и радиостанция для связи с судами, в том числе и с иностранными.

Производится бункеровка судов углем, а также снабжение экипажей судов продовольствием и пресной водой.

Через Выборгский порт Советский Союз экспортирует лесные грузы.

В порту можно произвести небольшой ремонт судна.

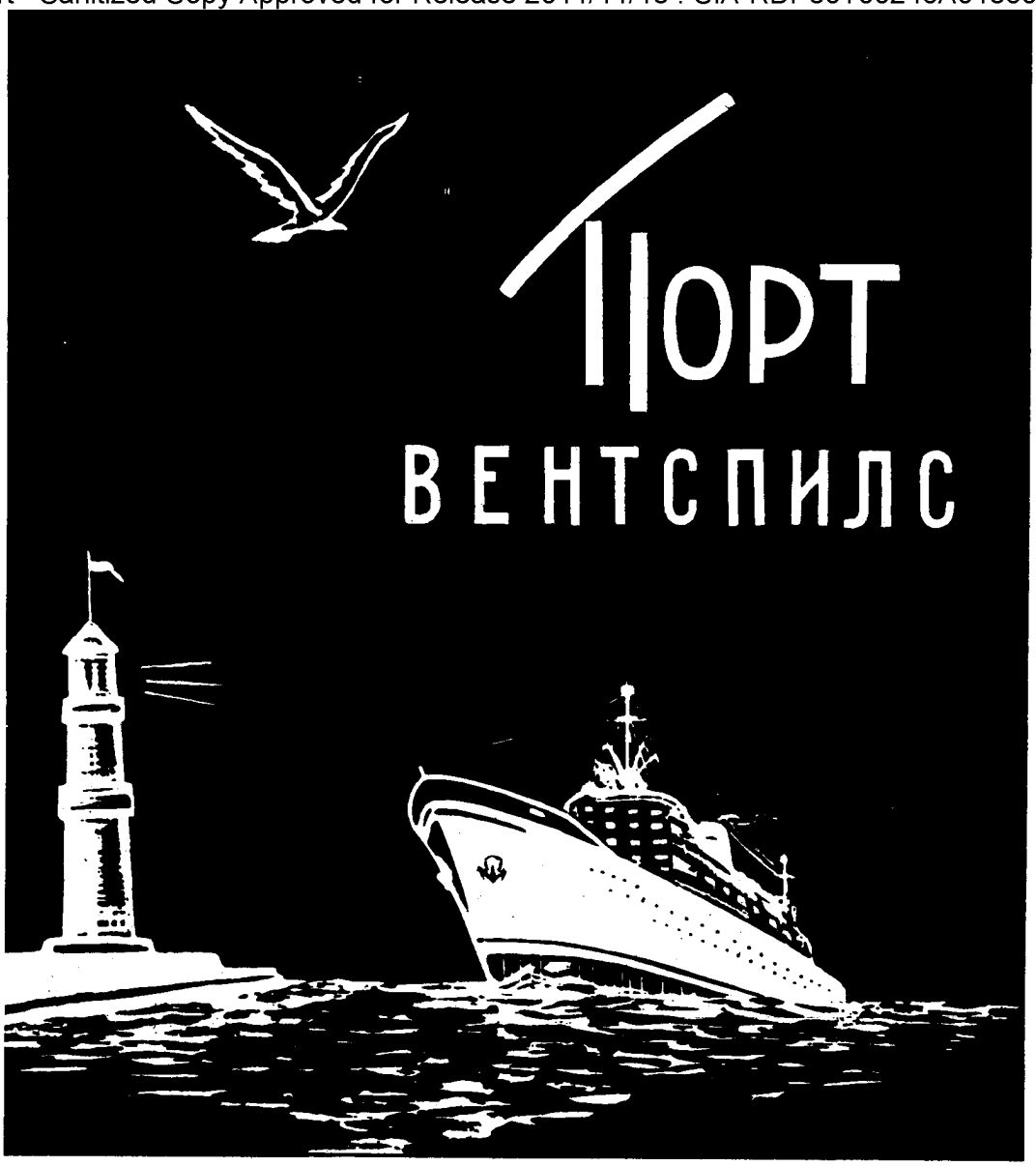
Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В распоряжении моряков имеется клуб, в котором можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию. Кроме того, можно принять участие в экскурсии по городу и т.д.

Транспортная связь порта и г. Выборга с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, железной дорогой и автомобильным транспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Вентспилс с географическими координатами 57°28' северной широты и 21°26' восточной долготы (буй № 1) расположен в устье реки Вента, впадающей в Балтийское море.

Почтовый адрес управления порта: СССР, Латвийская ССР, г. Вентспилс, ул. Яна Фабрициуса, д. 25. Телефон 30-10.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться в агентство Инфлота по адресу: Вентспилс - Инфлот.

Вентспилс портовый и промышленный город. Вблизи Вентспилса расположены курортные места.

Население г. Вентспилса, по данным переписи 1959 г., составляет 27 тыс. человек.

Навигация в порту продолжается круглый год.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Балтийского моря", которое имеется в агентствах Инфлота.

Вход в порт огражден сходящимися молами Южным и Северным, между которыми расположен аванпорт, укрытый от господствующих юго-западных и наиболее сильных северных ветров. Собственно портом служит река Вента.

Причалы порта с глубинами 7,5 - 8,25 м обеспечивают переработку генеральных, навалочных и лесных грузов, а также производство пассажирских операций.

На причалах порта установлены электрические портальные краны грузоподъемностью до 50 т. Кроме того, имеются плавучие краны грузоподъемностью до 100 т и много машин внутрипортового транспорта.

Перечисленные механизмы позволили механизировать в порту почти все погрузочно-разгрузочные работы.

В порту имеются крытые склады.

Производится бункеровка судов углем, пресной водой, а также снабжение экипажей продовольствием.

В порту имеются буксиры, ледоколы и специальные спасательные суда и производится небольшой ремонт судов.

Связь с судами, в том числе и с иностранными, осуществляется через портовую радиостанцию.

Через Вентспилсский порт Советский Союз экспортирует продовольствие, металлы, машины, руды, уголь, химические и минерально-строительные материалы, лесные грузы и т.д., а также импортирует плодоовощи, металлы, химикаты и прочие грузы.

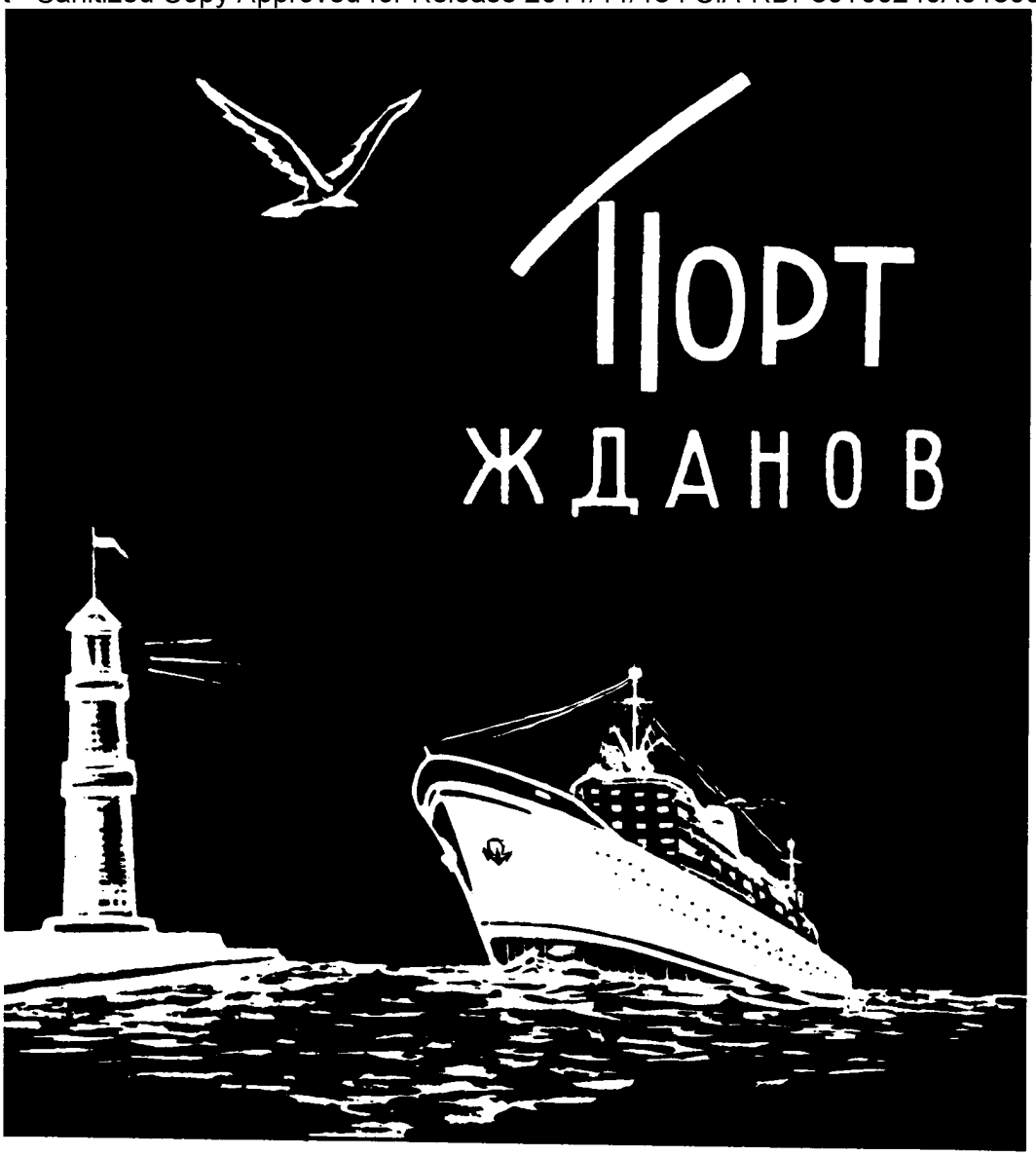
Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В распоряжении моряков имеется клуб порта, в котором можно хорошо отдохнуть, почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию и т.д.

Транспортная связь Вентспилса с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, железной дорогой, автомобильным и авиационным транспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Жданов с географическими координатами 47°04' северной широты и 37°31' восточной долготы расположен в северо-восточной части Азовского моря, в 14 милях к северу от входа в Таганрогский залив, у устья реки Кальмиус.

Адрес управления порта: СССР, Украинская ССР, г. Жданов, Портовая ул., д. 99. Телефон 2-34.

По всем вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться по адресу: Жданов - Инфлот.

Жданов не только порт, но и крупнейший промышленный и культурный город.

В высших и средних учебных заведениях города готовят специалистов для народного хозяйства СССР.

Население г. Жданова, по данным переписи 1959 г., составляет 284 тыс. человек.

Навигация в порту продолжается круглый год, в том числе ледовая кампания (для специально оборудованных судов) продолжается от 30 до 90 дней.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Черного и Азовского морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

Глубины Ждановского рейда допускают стоянку судов с осадкой до 7 м.

Порт Жданов состоит из собственно Ждановского порта, гавани Шмидта, находящейся в устье реки Кальмиус, и порта Азовсталь.

Ждановский порт защищен со стороны моря молами и волноломами и разделяется на аванпорт и три гавани.

Подходы к порту проходят по каналам.

Многочисленные причалы порта обеспечивают в соответствии со своей специализацией переработку нефтепродуктов, навалочных, генеральных и других грузов, следующих через порт, а также производство пассажирских операций.

На причалах порта установлены электрические портальные краны и, кроме того, имеется плавкран грузоподъемностью до 100 т и машины внутрипортового транспорта. Перечисленные механизмы позволили механизировать в порту почти все погрузочно-разгрузочные работы.

Для хранения грузов в порту имеются крытые склады, а для зерна - элеватор.

Связь с судами, в том числе и с иностранными, поддерживается через радиостанцию порта.

В порту имеются буксиры, ледоколы и специальные спасательные суда. В порту можно производить бункеровку судов топливом, получить пресную воду и продовольствие для экипажа, а также отремонтировать корпус и механизмы судна.

Через Ждановский порт Советский Союз экспортирует уголь, зерно и машины, а также импортирует металлы, машины и т.д.

Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

Для отдыха в распоряжении моряков имеется Дворец культуры моряка, при котором находится клуб иностранных моряков.

Во Дворце и в клубе можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию. Кроме того, можно принять участие в посещениях театра, экскурсиях и т. д.

Транспортная связь г. Жданова с внутренни-

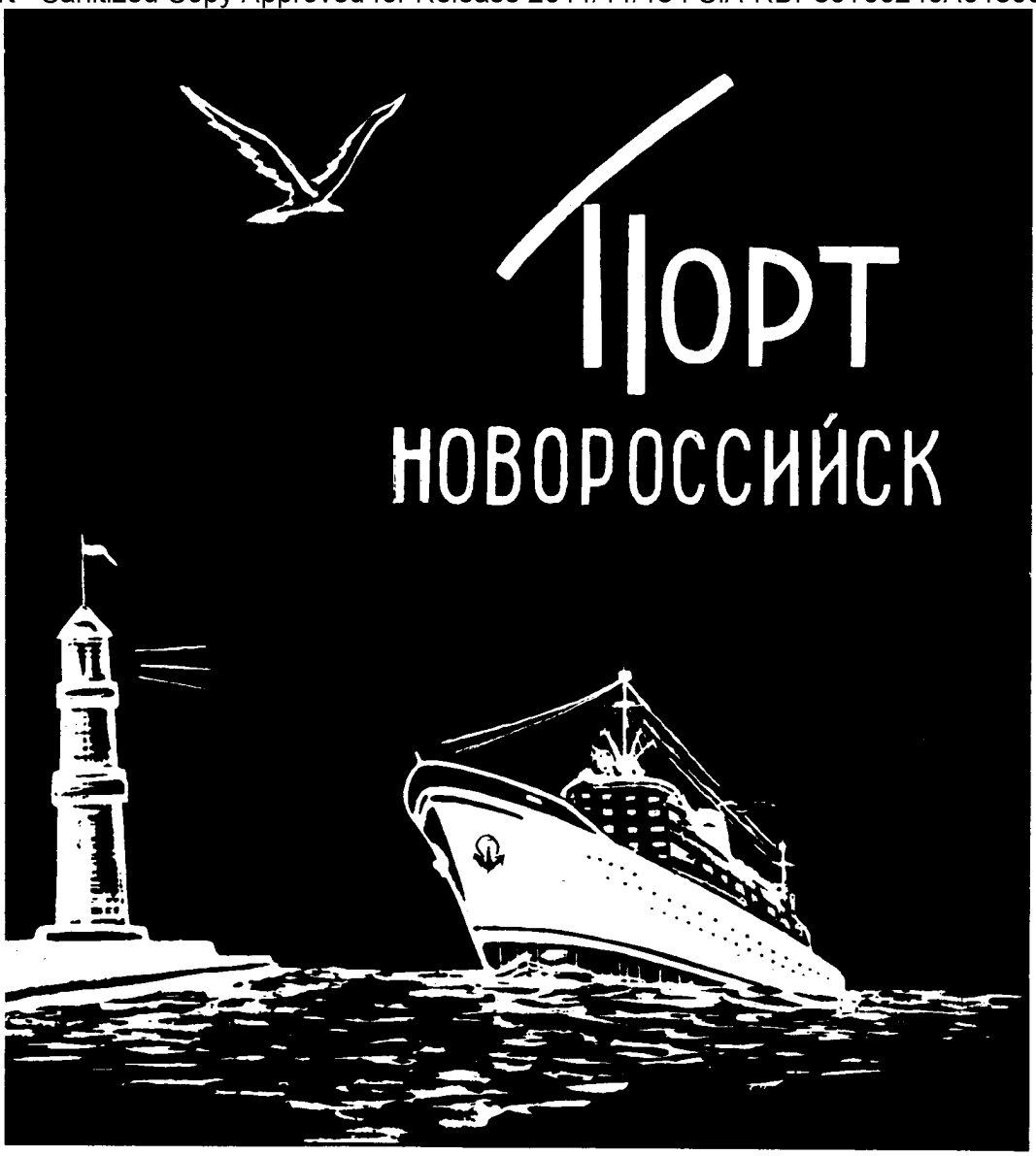
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ми районами Советского Союза осуществляется морскими и речными линиями, железной дорогой, автомобильным и авиационным транспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Новороссийск с географическими координатами 44°40' северной широты и 37°40' восточной долготы расположен в северо-восточной части Черного моря, в вершине глубоководной и обширной Новороссийской (Цемесской) бухты, занимая ее внутренний рейд.

Почтовый адрес управления порта: СССР, Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Ленина, д. 14. Телефон 23-08.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться по адресу: Новороссийск - Инфлот.

Население г. Новороссийска, по данным переписи 1959 г., составляет 93 тыс. человек.

Разрушенные в период гитлеровского нашествия город и порт не только восстановлены, но стали еще лучше, чем были прежде.

Новороссийск - не только порт международного значения, но и большой культурный город, с развитой промышленностью, в частности цементной.

В учебных заведениях города готовятся специалисты для народного хозяйства СССР.

В окрестностях города расположены многочисленные курорты и знаменитый своими шампанскими винами совхоз "Абрау-Дюрсо".

Транспортная связь порта с центром города осуществляется автобусной линией и такси.

Навигация в порту длится круглый год.

При заходе судов в порт необходимо следовать имеющимся в агентствах Инфлота указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Черного и Азовского морей".

Стоянка в порту удобна и спокойна для любых судов при всякой погоде, за исключением времени действия NO ветров, нередко усиливающихся до степени урагана (боры).

Со стороны моря порт защищен от волнения двумя молами.

Внешний рейд имеет глубины до 22 м.

Причалы порта с глубинами 9,0 - 9,75 м обеспечивают в соответствии со своей специализацией переработку нефтепродуктов, генеральных и навалочных грузов (металл, зерно, руда и т.д.), леса, а также производство пассажирских операций.

Вдоль кордона причалов и в их тылу установлены электрические портальные краны различной грузоподъемности. Кроме того, имеются машины внутрипортового транспорта, механизированные устройства для погрузки зерна и других сыпучих грузов, а также мощный плавкран. Перечисленные механизмы позволили почти полностью механизировать все погрузочно-разгрузочные работы в порту.

Для хранения грузов в порту имеются крытые склады, элеватор и холодильник.

В порту можно произвести бункеровку судов всеми видами топлива, получить для экипажа продовольствие и пресную воду, а также отремонтировать судовые механизмы.

Для связи с судами, в том числе и с иностранными, в порту имеется радиостанция.

В случае необходимости проводка судов осуществляется портовыми буксирами.

Для оказания помощи судам, терпящим бедствие, в порту всегда имеются наготове специальные спасательные суда.

Через Новороссийский порт Советским Союзом осуществляется экспорт нефти, зерна, цемента, руды, ме-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

талла, леса и прочих товаров, а также импорт металла, руды, сахара, бобов и прочих товаров.

В настоящее время ведутся большие работы по реконструкции порта с увеличением длины глубоководного причального фронта и закрытой складской площади.

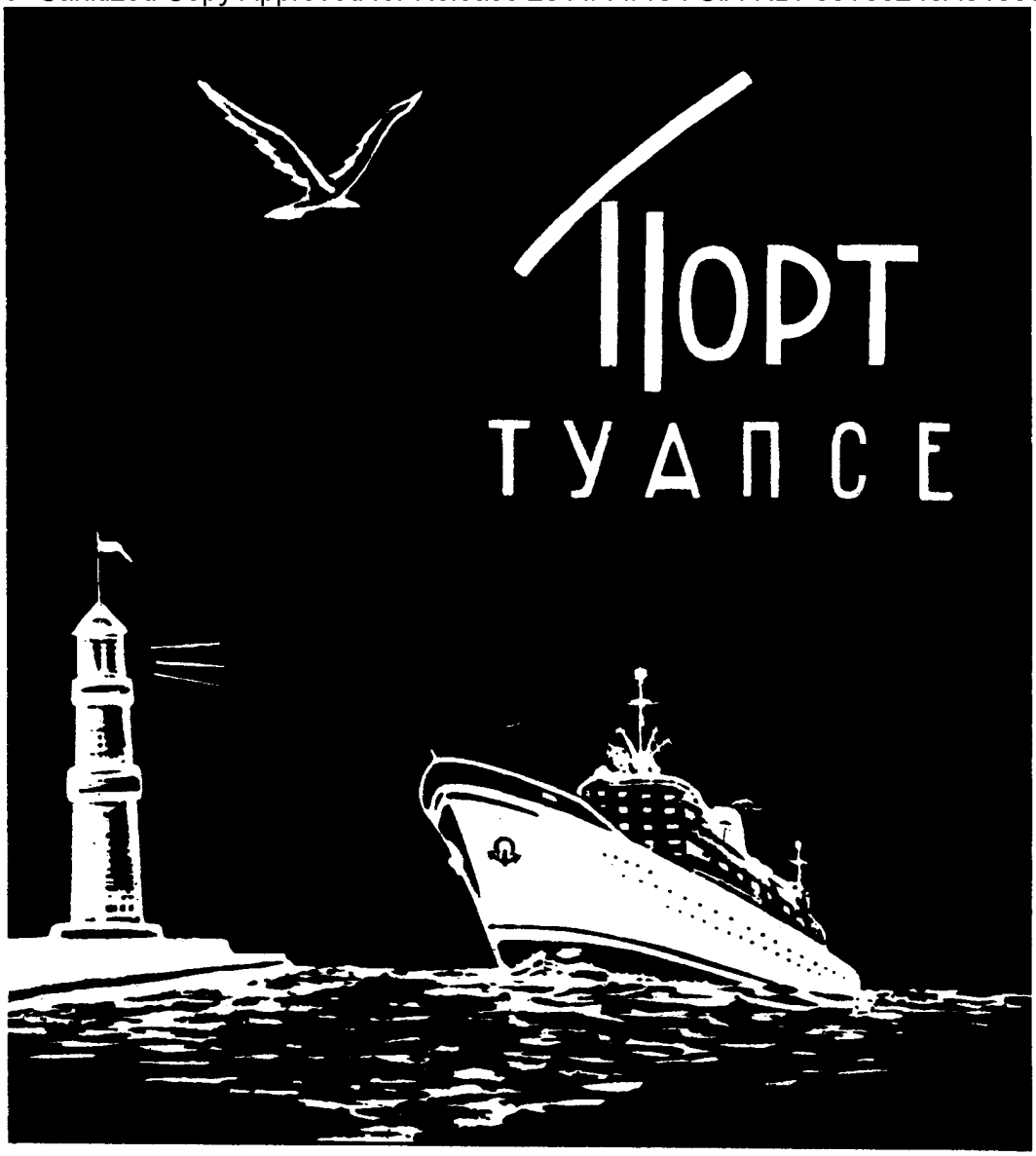
Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В имеющемся в распоряжении моряков клубе порта можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке,посмотреть кинофильм, прослушать концерт или лекцию, принять участие в организуемых клубом встречах с трудящимися города, посещениях театров или в экскурсиях по достопримечательным местам Новороссийска.

Транспортная связь порта и г. Новороссийска с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, железной дорогой и автотранспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Туапсе с географическими координатами 44°05' северной широты и 39°04' восточной долготы расположен в бухте Туапсе, на Кавказском побережье Черного моря, к юго-востоку от скалистого мыса Кадош, между устьями рек Туапсе и Паук.

Почтовый адрес управления порта: СССР, Краснодарский край, г. Туапсе, ул. Максима Горького, д. 2. Телефон 0-79.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться в агентство Инфлота по адресу: Туапсе - Инфлот.

Население города Туапсе, по данным переписи 1959 г., составляет 37 тыс. человек.

Туапсе является не только портовым, но и промышленным городом.

В живописных окрестностях Туапсе расположены многочисленные курорты, в санаториях, домах отдыха и пансионатах которых отдыхают трудящиеся СССР и иностранные туристы.

Навигация в порту длится круглый год.

При заходе судов в порт необходимо следовать имеющимся в агентствах Инфлота указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Черного и Азовского морей".

Несмотря на то, что акватория порта защищена от волнения молами и волноломом, стоянка в порту не всегда спокойна, так как при ветрах южных направлений в акватории порта возникает сильное переменное течение с зыбью, имеющее название "тягун", при котором иногда суда срывает со швартовных. Поэтому при сильных ветрах от SW и "тягуне" судам рекомендуется уходить в море.

Внешний рейд имеет глубины до 20 м, глубины у причалов 8,0-9,0 м.

Причалы порта обеспечивают в соответствии со своей специализацией переработку нефтепродуктов, генеральных грузов, металла и производство пассажирских операций.

Вдоль кордона причалов и в тылу их установлены электрические портальные, железнодорожный и гусеничные краны различной грузоподъемности. Кроме того, имеются машины внутрипортового транспорта. Перечисленные механизмы позволили почти полностью механизировать все погрузочно-разгрузочные работы в порту.

Для хранения грузов в порту имеются крытые склады.

Производится бункеровка судов нефтью, а также снабжение экипажей продовольствием и пресной водой.

Для связи с судами, в том числе и с иностранными, имеется портовая радиостанция.

В случае необходимости проводка судов осуществляется портовыми буксирами.

Для оказания помощи судам, терпящим бедствие, в порту всегда имеются наготове специальные спасательные суда.

Через Туапсинский порт Советским Союзом осуществляется экспорт нефти, металла, руды и других товаров, а также импорт руды, металла, машин, химических товаров, фруктов и продовольственных товаров.

Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В имеющемся в распоряжении моряков Дворце моряка можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке,

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

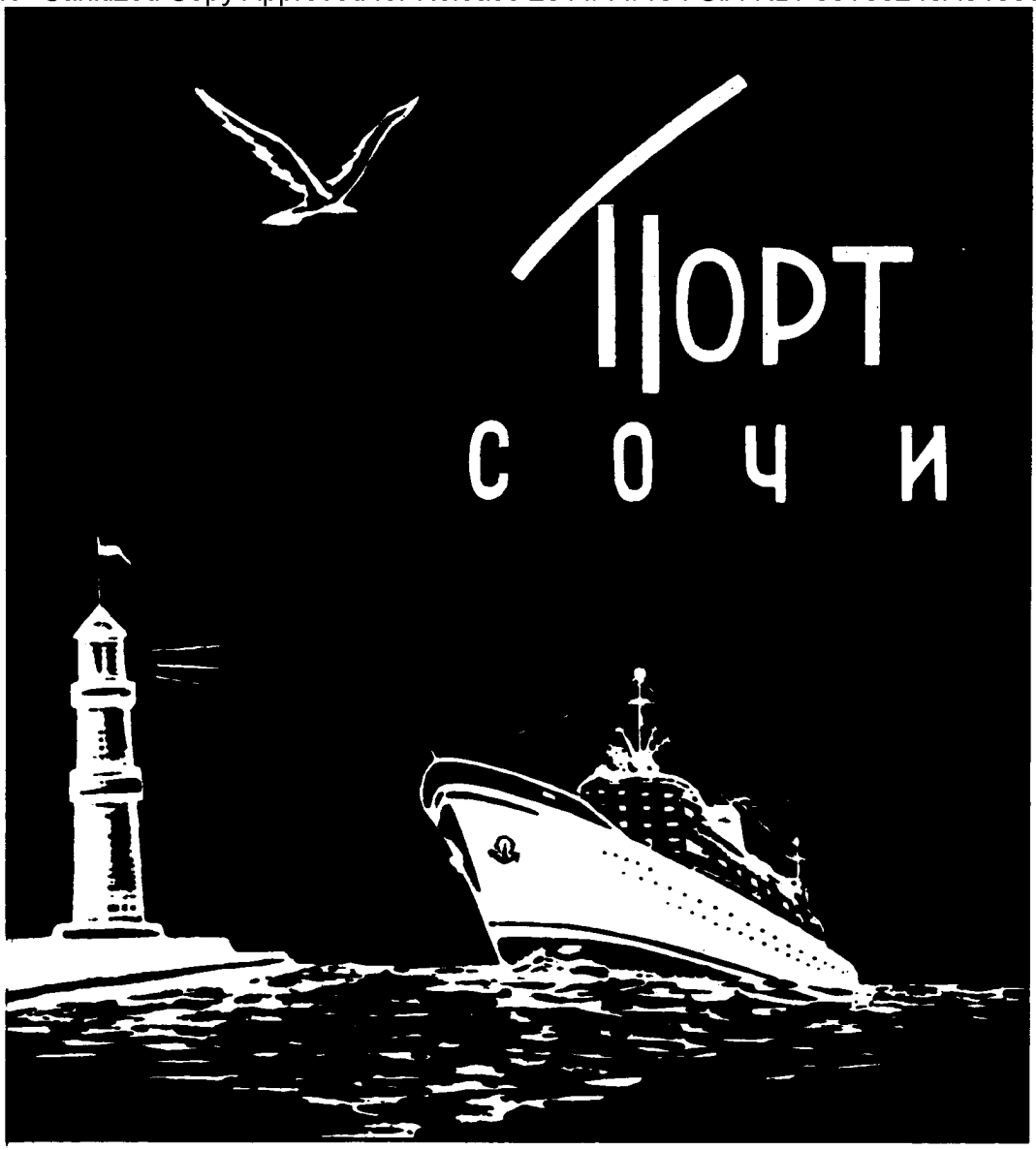
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

посмотреть кинофильм, спектакль, прослушать концерт или лекцию, принять участие в организуемых Дворцом экскурсиях по достопримечательным местам Туапсе и его окрестностям.

Транспортная связь порта и г. Туапсе с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, железной дорогой, автомобильным транспортом, а с ближайшими аэропортами Аэрофлота - вертолетной линией.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Сочи с географическими координатами 43°32′ северной широты и 39°42′ восточной долготы расположен на Кавказском побережье Черного моря, в 7 милях к юго-востоку от мыса Уч-Дере.

Почтовый адрес управления порта: СССР, Краснодарский край, г. Сочи, ул. Войкова, дом 1. Телефон 22-71.

Благодаря заботам Советского Правительства и хорошим климатическим условиям г. Сочи стал первоклассным курортом с мировым именем - центром ряда бальнеологических курортов, расположенных в его окрестностях.

Кавказский хребет защищает его от холодных северо-восточных ветров, а Черное море приносит влагу и умеряет летний зной.

Природа здесь очень богатая: предгорья покрыты пышной растительностью, в садах и парках растут кипарисы, пальмы и другие субтропические и тропические растения.

В многочисленных дворцах - санаториях, домах отдыха и пансионатах отдыхают миллионы советских трудящихся и большое количество иностранных туристов.

В средних учебных заведениях города готовятся специалисты для народного хозяйства СССР.

В городе расположены научно-исследовательские медицинские институты, а в порту научно-исследовательская гидротехническая волно-исследовательская станция.

Население города, по данным переписи 1959 г., составляет 95 тыс. человек.

Навигация в порту длится круглый год.

Иностранные суда для захода в порт должны получать в установленном порядке специальные разрешения, которые выдаются только пассажирским судам, следующим с туристами по круизным маршрутам.

Суда, получившие разрешения, при заходе в порт Сочи должны следовать указаниям общих разделов "Руководства для захода судов в советские порты Черного и Азовского морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

Порт Сочи является в основном пассажирским портом, через который проходят Черноморские пассажирские линии Черноморского Государственного морского пароходства СССР.

В порту имеется первоклассный морской пассажирский вокзал, располагающий необходимыми помещениями для хорошего обслуживания пассажиров.

С моря порт защищен молами.

Во время ветров от SW, S и SO и сильного переменного течения с зыбью ("тягуна") судам рекомендуется отстаиваться на открытом рейде к W от линии Сочинского створа светящихся знаков.

Причалы порта обеспечивают в соответствии со своей специализацией производство в большом масштабе пассажирских операций и переработку в небольшом количестве грузов местного значения.

Для переработки грузов в порту имеются автопогрузчики, а на грузовых причалах - электрический портальный, а также гусеничный и автомобильный подъемные краны.

Для хранения грузов имеются крытые склады.

В порту можно получить пресную воду, а также произвести небольшой ремонт судна.

В порту имеются буксиры, баржи и специальные спасательные суда.

Для связи с судами, в том числе и с иностранными, имеется портовая радиостанция.

Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказы-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

вается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В имеющемся в распоряжении моряков клубе порта можно хорошо отдохнуть: посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию. Кроме того, можно принять участие в посещениях театра, экскурсиях и т.д.

Транспортная связь порта с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, автотранспортом, а также железной дорогой и воздушным транспортом; с железнодорожным вокзалом и аэропортом порт связан регулярной автобусной линией.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Сухуми с географическими координатами 42°58' северной широты и 41°00' восточной долготы расположен на Кавказском побережье Черного моря, в вершине залива Сухуми, в двух милях к ONO от мыса залива Сухумийского.

Адрес управления порта: СССР, Абхазская АССР, г. Сухуми, ул. Руставели, д. 56. Телефон - коммутатор порта.

Город Сухуми - столица Абхазской автономной Советской социалистической Республики, один из красивейших курортных городов СССР на Кавказском побережье Черного моря.

Теплый климат, красивое побережье, богатая субтропическая растительность и многочисленные, построенные за годы Советской власти, санатории, дома отдыха и пансионаты сделали Сухуми и его окрестности любимым местом отдыха миллионов трудящихся СССР и иностранных туристов.

Высшие и средние учебные заведения города готовят кадры специалистов для нужд народного хозяйства СССР.

Население города, по данным переписи 1959 г., составляет 65 тыс. человек.

Навигация в порту длится круглый год.

Иностранные суда для захода в порт должны получать в установленном порядке специальные разрешения, которые выдаются только пассажирским судам, следующим с туристами по круизным маршрутам.

Суда, получившие разрешения, при заходе в порт Сухуми должны следовать указаниям общих разделов "Руководства для захода судов в советские порты Черного и Азовского морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

Порт не защищен от ветров со стороны моря.

Сухуми является пассажирским портом.

Причалы порта в основном предназначены для производства пассажирских операций и переработки небольшого количества грузов местного значения. Причалы оборудованы автокранами.

В порту имеются крытые склады.

Для пассажиров имеется морской вокзал.

В порту можно получить пресную воду и продовольствие.

Для связи с судами, в то· числе и с иностранными, имеется портовая радиостанция.

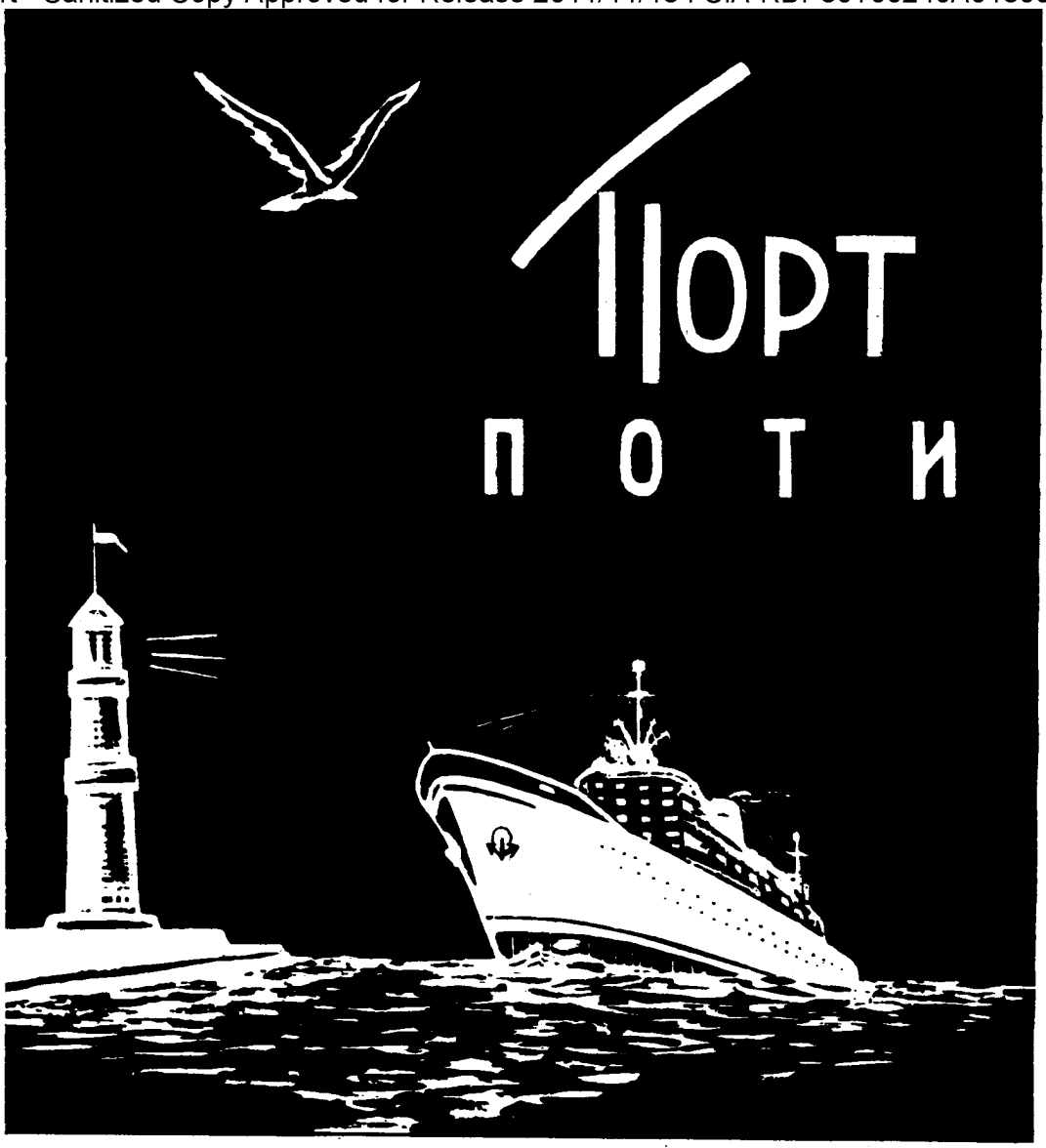
Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В имеющемся в распоряжении моряков клубе порта можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кино, прослушать концерт, лекцию. Кроме того, можно принять участие в посещениях театра, экскурсиях и т.д.

Транспортная связь Сухуми с внутренними районами страны осуществляется морскими линиями, железной дорогой, автомобильным и авиационным транспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Поти с географическими координатами 42°08' северной широты и 41°40' восточной долготы (маяк Потийский) расположен в южной части Кавказского побережья Черного моря, в двух милях к N от устья реки Рион-Сброс.

Почтовый адрес управления порта: СССР, Аджарская автономная ССР, г. Поти, ул. Ленина, д. 50. Телефон 2-01.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться по адресу: Поти - Инфлот.

Поти не только портовый, но и промышленный город.

Население Поти, по данным переписи 1959 г., составляет 42 тыс. человек.

В средних учебных заведениях города готовятся специалисты для народного хозяйства СССР.

Навигация в порту длится круглый год.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Черного и Азовского морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

В штормовую погоду при западных, юго-западных и сильных местных восточных ветрах вход в порт затруднителен.

Порт защищен с моря волноломом и молами. Внутри порта также имеются молы, которые делят порт на гавани.

Внешний рейд имеет глубины до 20 м.

Причалы порта с глубинами 7,5-8,5 м обеспечивают в соответствии со своей специализацией переработку нефтепродуктов, генеральных и навалочных грузов, леса, а также производство пассажирских операций.

На причалах порта установлены электрические портальные краны с различной грузоподъемностью. Кроме того, имеются плавучие подъемные средства грузоподъемностью до 100 т и машины внутрипортового транспорта. Перечисленные механизмы позволили почти полностью механизировать все погрузочно-разгрузочные работы в порту.

Для хранения грузов в порту имеются крытые склады. В порту можно произвести бункеровку судов углем, приобрести продовольствие и получить пресную воду для экипажа, а также отремонтировать корпус и механизмы судна.

Связь с судами, в том числе и с иностранными, поддерживается через радиостанцию порта.

В порту имеются буксиры и специальные спасательные суда.

Через Потийский порт Советский Союз экспортирует хлопок, металл, руду и уголь, а также импортирует продовольственные и химические товары.

Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В имеющемся в распоряжении моряков клубе порта можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию, принять участие в экскурсиях и т.д.

Связь порта с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, железной дорогой и автотранспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Батуми с географическими координатами 41°39' северной широты и 41°38' восточной долготы расположен в южной части Кавказского побережья Черного моря в вершине Батумийской бухты.

Почтовый адрес управления порта: СССР, Аджарская автономная ССР, г. Батуми, ул. Гогебашвили, д. 18. Телефон 41.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться по адресу: Батуми - Инфлот.

Население г. Батуми - столицы Аджарской АССР, по данным переписи 1959 г., составляет 82 тыс. человек. Кроме портового и промышленного значения, г. Батуми с окрестностями славится как курорт с субтропическим климатом и растительностью.

В Батуми и его окрестностях, в построенных за годы Советской власти многочисленных санаториях, домах отдыха и пансионатах отдыхают миллионы советских трудящихся и иностранные туристы.

Недалеко от Батуми расположен известный Ботанический сад.

В высших и средних учебных заведениях города готовятся кадры для народного хозяйства СССР, в том числе и для морского транспорта.

Навигация в порту длится круглый год.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Черного и Азовского морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

Порт, защищенный со стороны моря молом, является хорошей стоянкой для судов за исключением времени действия ветров от SW, W и NW, при которых в порту образуется "тягун". В период действия "тягуна" судам рекомендуется потравить швартовные или выйти в море.

Внешний рейд имеет глубины до 20 м.

Причалы порта с глубинами 9,0-9,75 м обеспечивают в соответствии со своей специализацией переработку нефтепродуктов, генеральных и навалочных грузов, а также производство пассажирских операций.

Порт оборудован электрическими портальными кранами и плавкранами грузоподъемностью до 30 т. Кроме того, имеются машины внутрипортового транспорта. Перечисленные механизмы позволили полностью механизировать в порту почти все погрузочно-разгрузочные работы.

В порту имеются крытые склады.

Для пассажиров имеется морской пассажирский вокзал.

В порту можно производить бункеровку судов нефтью, получить для экипажа продовольствие и пресную воду, а также производить небольшой ремонт корпуса судна и механизмов.

В порту имеются буксиры и специальные спасательные суда.

Связь с судами, в том числе и с иностранными, поддерживается через радиостанцию порта.

Через Батумский порт Советский Союз экспортирует нефтепродукты.

Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В имеющихся в распоряжении моряков клубе порта и клубе иностранных моряков можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию, Кроме того, можно принять

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

участие в посещениях театров, экскурсиях и т.д.

Связь Батуми с внутренними районами страны осуществляется морем, железной дорогой, авто- и авиатранспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Порт Килия, являющийся советским портом на реке Дунай, расположен у левого берега Килийского гирла между 46,4 и 47,4 километрами.

Адрес управления порта: СССР, Украинская ССР, г. Килия, Управление порта. Телефон 2-46.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться по адресу: Измаил - Инфлот.

Килия не только портовый, но и промышленный город.

Население г. Килии, по данным переписи 1959 г., составляет 20 тыс. человек.

В средних учебных заведениях города готовятся специалисты для народного хозяйства СССР.

Навигация в порту продолжается круглый год, в том числе около 50 дней с помощью ледоколов.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Черного и Азовского морей", которое имеется в агентствах Инфлота.

Причальные сооружения порта с глубинами 5,5 - 6,50 м обеспечивают переработку грузов, следующих через порт, а специально устанавливаемый дебаркадер - проведение пассажирских операций.

В порту имеются плавучие подъемные краны и машины внутрипортового транспорта. Перечисленные механизмы позволили механизировать в порту почти все погрузочно-разгрузочные работы.

Для связи с судами, в том числе и с иностранными, в порту имеется радиостанция.

При необходимости проводка судов осуществляется портовыми буксирами.

В порту можно произвести ремонт судов.

Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В имеющемся в распоряжении моряков клубе порта можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию. Кроме того, можно принять участие в экскурсиях и т.д.

Транспортная связь Килии с внутренними районами СССР поддерживается морским, речным и автомобильным транспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Ленинград с географическими координатами 59°50′ северной широты и 30°20′ восточной долготы находится на Балтийском море, в восточной оконечности Финского залива, в вершине Невской губы.

Порт расположен на островах Невской дельты, лежащих к югу от устья реки Большая Нева.

Почтовый адрес управления порта: СССР, г. Ленинград, Межевой канал, д. 5. Телефон Д-1-28-01.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться в агентство Инфлота по адресу: Ленинград - Инфлот.

Ленинграду, городу русской морской славы, колыбели революции 1917 г., за небывалый героизм, проявленный его защитниками в период гитлеровского нашествия, было присвоено звание города-героя.

За исключительную красоту архитектурных ансамблей и памятников, созданных под руководством талантливых русских архитекторов и скульпторов, Ленинград часто называют Северной Пальмирой.

Город посещается многочисленными советскими и иностранными туристами.

За годы Советской власти в городе выросло много новых жилых массивов.

Ленинград известен не только как крупнейший международный порт, но и как крупнейший промышленный, научный и культурный центр.

В многочисленных высших и средних учебных заведениях города готовятся специалисты для народного хозяйства СССР, в том числе три учебных заведения готовят квалифицированных инженеров и техников морского флота.

В научно-исследовательских и проектно- конструкторских институтах города работает большое количество квалифицированных специалистов, в том числе и в области морского транспорта.

Население города Ленинграда, по данным переписи 1959 г., составляет 3321 тыс. человек.

Навигация в порту открывается во второй половине апреля, а закрывается в конце ноября.

Зимой суда проводятся и выводятся из порта ледоколами.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Балтийского моря", которое имеется в агентствах Инфлота.

Акватория порта разделена молами и дамбами на несколько гаваней.

Многочисленные причалы порта с глубинами 7,5 - 8,25 м обеспечивают переработку генеральных, наливных и навалочных грузов, следующих через Ленинградский порт, а также производство пассажирских операций.

На причалах порта установлены электрические портальные краны грузоподъемностью до 50 т. Кроме того, имеются плавучие краны грузоподъемностью до 100 т, углеперегружатели и много машин внутрипортового транспорта, позволяющих почти полностью механизировать все погрузочно-разгрузочные работы.

В порту имеются крытые одно- и многоэтажные склады, элеватор и холодильник.

Производится бункеровка судов топливом и снабжение экипажей продовольствием и пресной водой.

Для связи с судами, в том числе и с иностранными, в порту имеется радиостанция. В случае необходимости проводка судов осуществляется портовыми буксирами и ледоколами.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Для оказания помощи судам, терпящим бедствие, в порту всегда имеются наготове специальные спасательные суда.

Через Ленинградский порт Советский Союз экспортирует зерно, рыбу, продовольствие, хлопок, химикаты, металлы, машины и прочие товары, а также импортирует сахар, продовольственные товары, хлопок, металлы, машины, химические товары и т.д.

В порту можно производить ремонт механизмов, корпуса судов и навигационного оборудования.

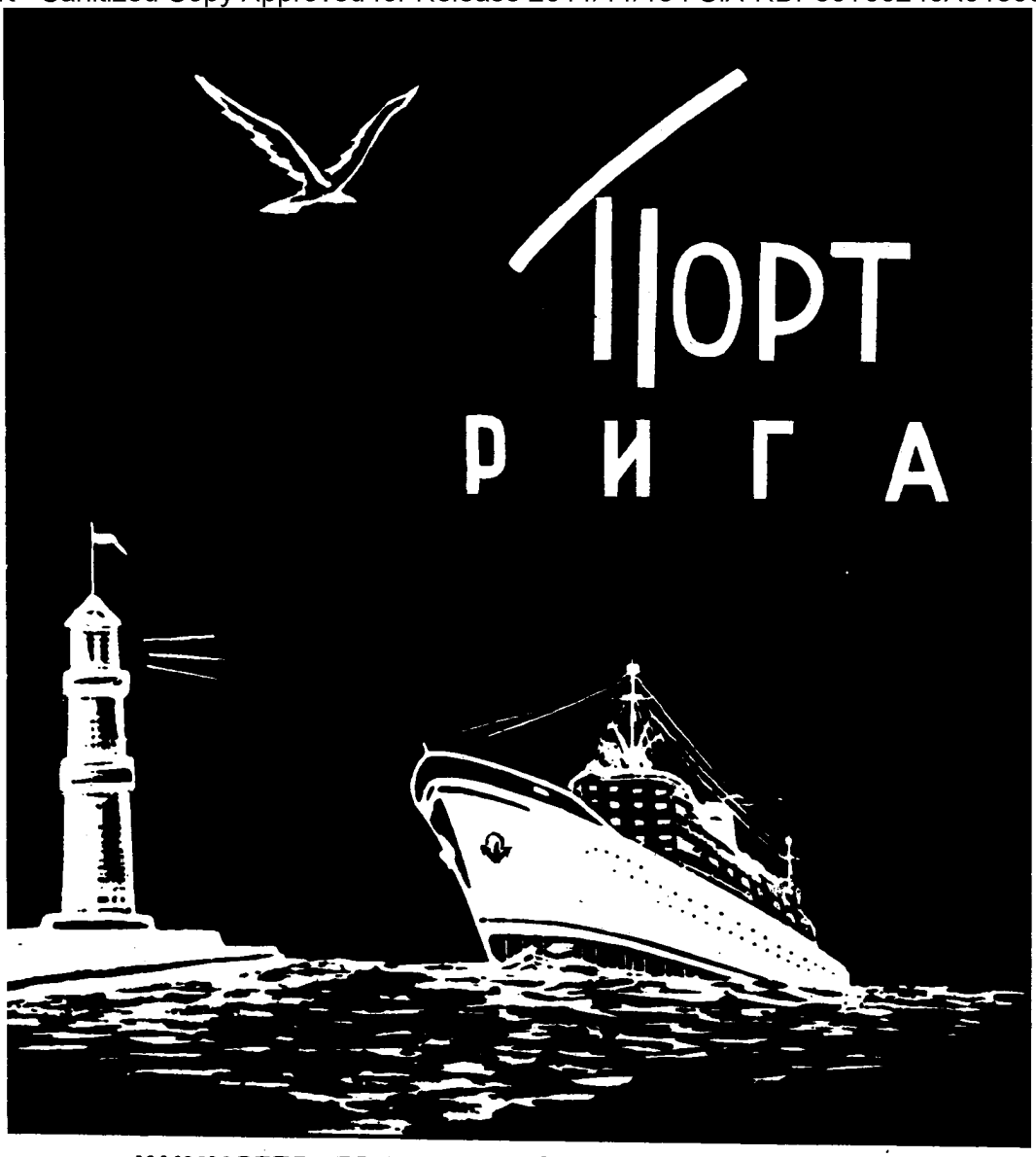
Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного(больница) лечения.

В распоряжении моряков имеется Дворец моряка, в котором можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт,лекцию. Кроме того, можно принять участие во встречах с трудящимися города, посещениях театров, в том числе известного Академического театра оперы и балета, экскурсиях по достопримечательным местам города, его знаменитым музеям и окрестностям,известным не только дворцами, но и как курорты.

Транспортная связь порта и города Ленинграда с внутренними районами Советского Союза осуществляется морскими и речными линиями, железной дорогой, автомобильным и авиационным транспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской торговый порт Рига с географическими координатами 57°03′ северной широты и 24°04′ восточной долготы расположен на Балтийском море, в Рижском заливе, в устье реки Западная Двина. Порт включает в себя судоходную нижнюю часть реки Западная Двина от устья до городского моста, протоку Милгравис и реку Саркандаугава.

Почтовый адрес управления порта: СССР, Латвийская ССР, г. Рига, Экспортная улица, д. 6. Телефон 2-25-53.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться в агентство Инфлота по адресу: Рига - Инфлот.

Рига, столица Латвийской ССР, не только портовый город международного значения, но и административный промышленный и культурный центр республики.

Рига славится красотой своих архитектурных ансамблей, историческими памятниками и многочисленными курортами (в том числе и бальнеологическими), расположенными в окрестностях города на Рижском взморье.

В построенных за годы Советской Власти многочисленных санаториях, домах отдыха и пансионатах Рижских курортов отдыхают миллионы советских трудящихся и много иностранных туристов.

В Рижском университете и в других высших и средних учебных заведениях города готовятся специалисты для народного хозяйства СССР, в том числе и для морского транспорта.

В Риге находится Академия наук республики и ряд научно-исследовательских и проектно-конструкторских институтов.

Население г. Риги, по данным переписи 1959 г., составляет 605 тыс. человек.

Навигация в порту продолжается круглый год, в том числе и в период замерзания (в среднем четыре зимних месяца) при помощи ледоколов.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Балтийского моря", которое имеется в агентствах Инфлота.

Внешний рейд имеет глубины до 30 м.

Многочисленные причалы порта с глубинами 7,5 - 8,25 м обеспечивают в соответствии со своей специализацией переработку генеральных и навалочных грузов, следующих через Рижский порт, а также производство пассажирских операций.

На причалах порта установлены электрические портальные краны грузоподъемностью до 50 т. Кроме того, имеются плавучие краны грузоподъемностью до 100 т и многочисленные машины внутрипортового транспорта, позволяющие почти полностью механизировать погрузочно-разгрузочные работы.

В порту имеются крытые склады, элеватор и холодильник.

Производится бункеровка судов углем, а также снабжение продовольствием и пресной водой.

В порту имеются буксиры, ледоколы и специальные спасательные суда.

Связь с судами, в том числе и с иностранными, осуществляется через радиостанцию порта.

Через Рижский порт Советский Союз экспортирует зерно, продовольствие, хлопок, металлы, машины, руды, уголь, лес и т.д., а также импортирует рыбу, плодоовощи, сахар, продовольственные товары, металлы, машины, химикаты и т.д.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

В порту можно отремонтировать корпус и механизмы судна.

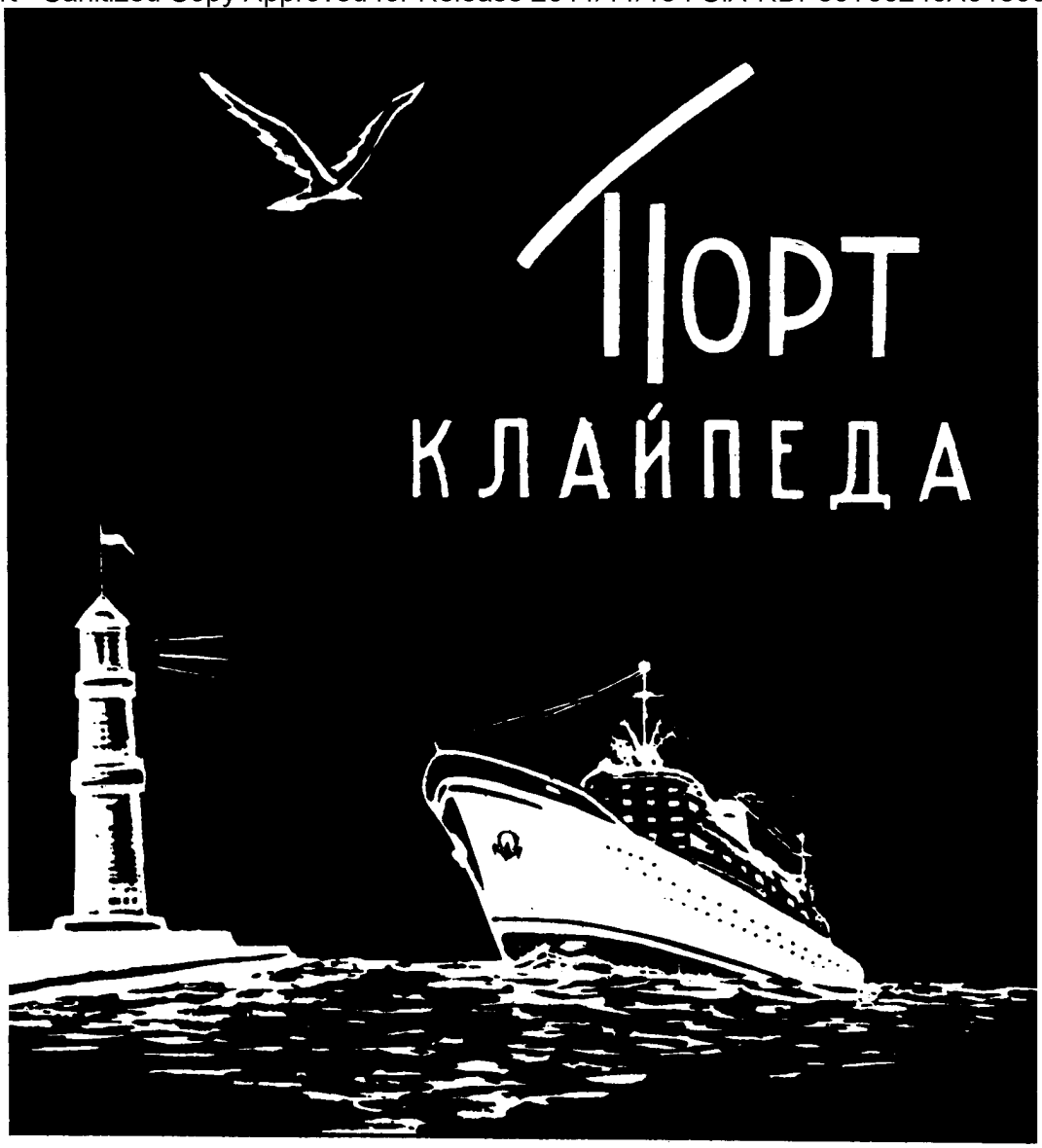
Квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения в порту оказывается бесплатно, как и по всему Советскому Союзу.

В распоряжении моряков имеется клуб порта, в котором можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию. Кроме того, можно принять участие во встречах с трудящимися города, в посещениях театров, музеев, а также в экскурсиях и т.д.

Транспортная связь порта и г. Риги с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, железной дорогой, автомобильным и авиационным транспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

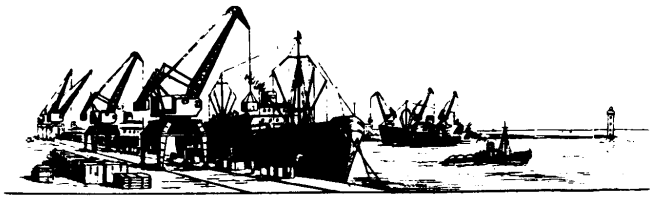
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Морской торговый порт Клайпеда с географическими координатами 55°43′ северной широты и 21°07′ восточной долготы расположен в узком проливе, называемом Морским каналом, который соединяет Курский залив с Балтийским морем.

Почтовый адрес управления порта: СССР, Литовская ССР, г. Клайпеда, ул. Плачиои, д. 18. Телефон 45-94.

По вопросам, связанным с обслуживанием иностранных судов, следует обращаться в агентство Инфлота по адресу: Клайпеда - Инфлот.

Клайпеда портовый и промышленный город.

В расположенных в Клайпеде высших и средних учебных заведениях готовят специалистов для народного хозяйства СССР.

Население г. Клайпеды , по данным переписи 1959 г., составляет 90 тыс. человек.

Навигация продолжается круглый год.

При заходе судов в порт необходимо следовать указаниям "Руководства для захода судов в советские порты Балтийского моря", которое имеется в агентствах Инфлота.

Внешний рейд порта, расположенный в 2 милях к WNW от входа в морской канал, имеет глубины до 23 м.

Причалы порта с глубинами 7,5 - 8,25 м обеспечивают в соответствии со своей специализацией переработку следующих через порт генеральных, навалочных и лесных грузов, нефтепродуктов, а также производство пассажирских операций.

На причалах порта установлены электрические портальные краны грузоподъемностью до 50 т. Кроме того, имеются портальные краны грузоподъемностью до 50 т и много машин внутрипортового транспорта. Перечисленные механизмы позволяли механизировать в порту почти все погрузочно-разгрузочные работы.

В порту имеются крытые склады. Производится бункеровка судов углем, а также снабжение экипажей судов продовольствием и пресной водой.

В порту имеются буксиры, ледоколы, специальные спасательные суда, а также производится капитальный ремонт механизмов и корпуса судов среднего тоннажа.

Связь с судами, в том числе и с иностранными, осуществляется через портовую радиостанцию.

Через Клайпеду Советский Союз экспортирует металлы, уголь, строительные и химические материалы и другие товары, а также импортирует рыбу, сахар, металлы и т. д.

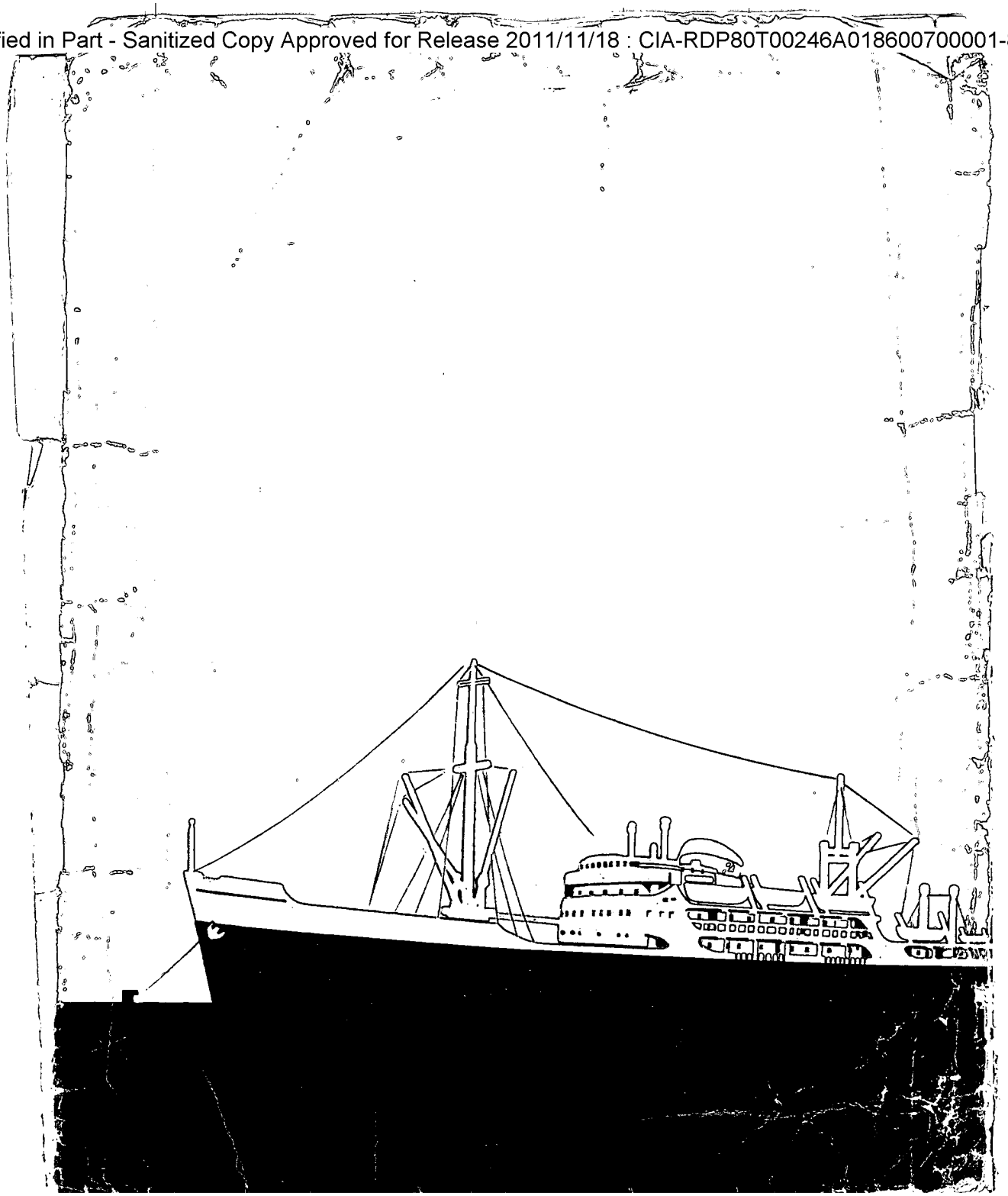
Как и по всему Советскому Союзу, в порту оказывается бесплатная квалифицированная медицинская помощь в виде амбулаторного и стационарного (больница) лечения.

В имеющемся в распоряжении моряков клубе порта можно хорошо отдохнуть: почитать в библиотеке, посмотреть кинофильм, прослушать концерт, лекцию и т.д.

Транспортная связь Клайпеды с внутренними районами Советского Союза осуществляется морем, железной дорогой, автомобильным и авиационным транспортом.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

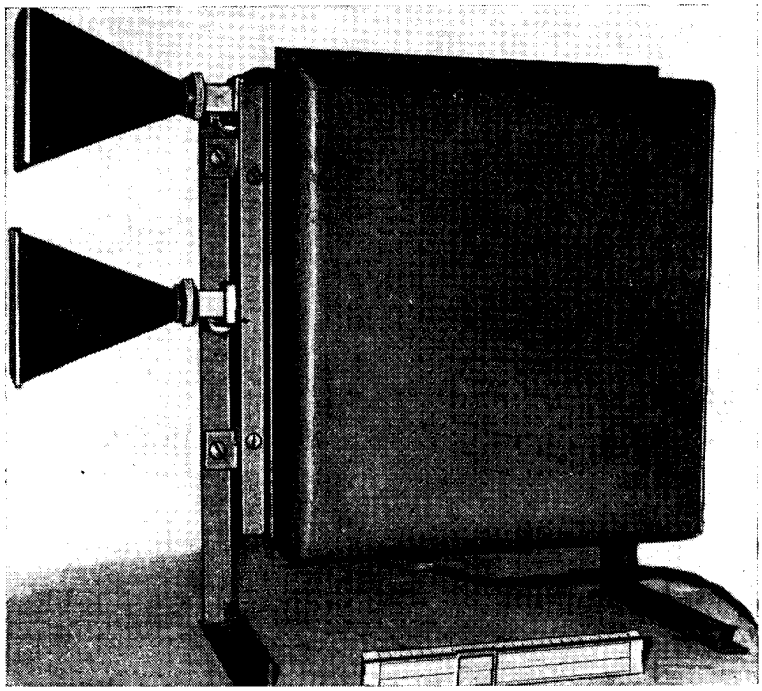
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

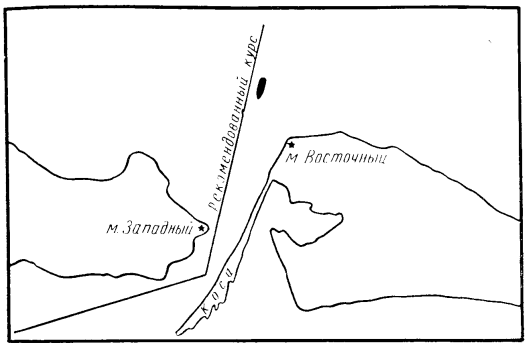


АВТОМАТИЧЕСКИЙ РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ МАЯК-ОТВЕТЧИК

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Для повышения безопасности мореплавания в условиях плохой видимости (туман, мгла, снеговые и дождевые заряды и др.) на судах применяются навигационные радиолокаторы. С их помощью штурман может наблюдать расположение берега, судов, знаков плавучего ограждения и других объектов. Однако иногда очень сложно опознать береговые ориентиры, по которым определяется местонахождение судна.



Подход судна к проливу

Для опознавания навигационных ориентиров целесообразно установить на них радиолокационные маяки-ответчики. Измерив направление на сигнал маяка-ответчика и расстояние до него (с учетом постоянной поправки), штурман получает возможность определить место судна и, таким образом, проконтролировать правильность пути следования.

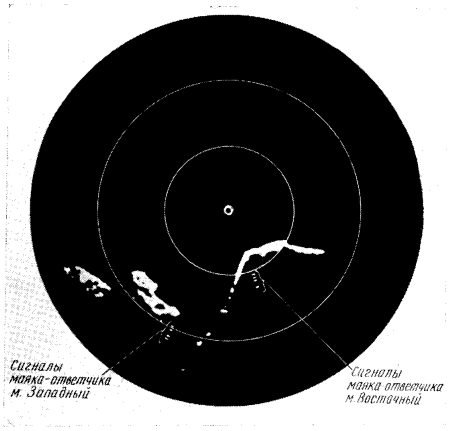
Наиболее целесообразно устанавливать маяки-ответчики:

а) на прямолинейных и плавно изменяющихся участках берега, радиолокационное изображение которых не имеет характерных для опознавания деталей;

б) на низких островах, берегах, песчаных косах, которые обладают малой дальностью радиолокационного обнаружения;

в) при ограждении узкостей (подходов к портам, в проливах, в шхерах и т. д.), когда необходимо знать местоположение судна с высокой степенью точности.

Автоматический радиолокационный маяк-ответчик работает совместно с судовыми радиолокаторами типа «Нептун», «Дон» и «Донец». Высокочастотные импульсы от судового радиолокатора улавливаются приемной антенной маяка, усиливаются и включают передатчик. Импульсы передатчика маяка излучаются, улавливаются антенной судового радиолокатора и изображаются на его экране в виде группы ярких отметок. Для обозначения различных географических точек предусмотрено кодирование ответных сигналов. Кодовые сочетания отличаются друг от друга числом и взаимным расположением отметок. Чтобы сигналы маяка не сливались с изображением берега, предусмотрена возможность их задержки на расстояние от 3 до 18 кабельтовых. Задержка ответного сигнала входит в постоянную поправку маяка, отмечаемую на карте.



Изображение сигналов маяка-ответчика на экране РЛС «Нептун» (шкала 15 миль)

Маяк не требует постоянного обслуживания. Он включается автоматически при включении судового радиолокатора.

ОСНОВНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ

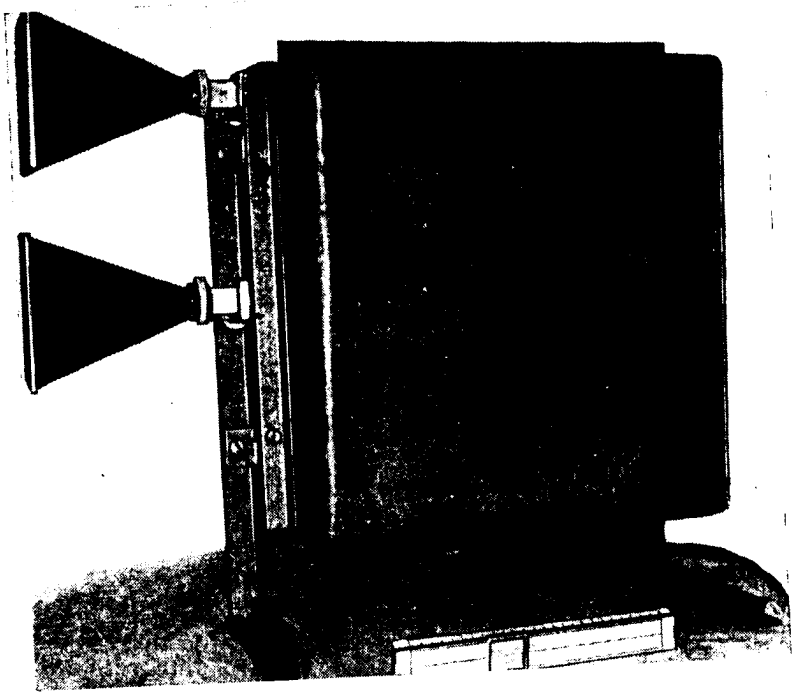
Дальность действия при высоте антенны РЛС и маяка в 15 *м* . . . . . 20 миль
Потребляемая мощность:
в режиме ожидания . . . . . 2 *вт*
в рабочем режиме . . . . . 50—60 *вт*
Маяк питается от аккумуляторной батареи напряжением 12 *в*
Габариты: 460×440×210 *мм*.
Вес — 26 *кг*.

Подп. к печати 9/VI-60 г. Изд-во **«Морской транспорт»**. Изд. № РФ-2140. Тир. 5000 экз.
7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Зак. № 543.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

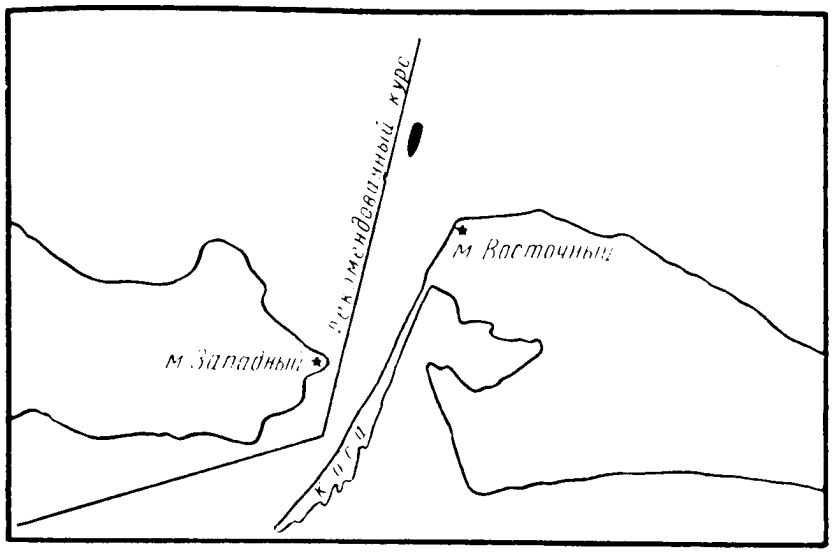


АВТОМАТИЧЕСКИЙ РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ МАЯК-ОТВЕТЧИК

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Для повышения безопасности мореплавания в условиях плохой видимости (туман, мгла, снеговые и дождевые заряды и др.) на судах применяются навигационные радиолокаторы. С их помощью штурман может наблюдать расположение берега, судов, знаков плавучего ограждения и других объектов. Однако иногда очень сложно опознать береговые ориентиры, по которым определяется местонахождение судна.



Подход судна к проливу

Для опознавания навигационных ориентиров целесообразно установить на них радиолокационные маяки-ответчики. Измерив направление на сигнал маяка-ответчика и расстояние до него (с учетом постоянной поправки), штурман получает возможность определить место судна и, таким образом, проконтролировать правильность пути следования.

Наиболее целесообразно устанавливать маяки-ответчики:

а) на прямолинейных и плавно изменяющихся участках берега, радиолокационное изображение которых не имеет характерных для опознавания деталей;

б) на низких островах, берегах, песчаных косах, которые обладают малой дальностью радиолокационного обнаружения;

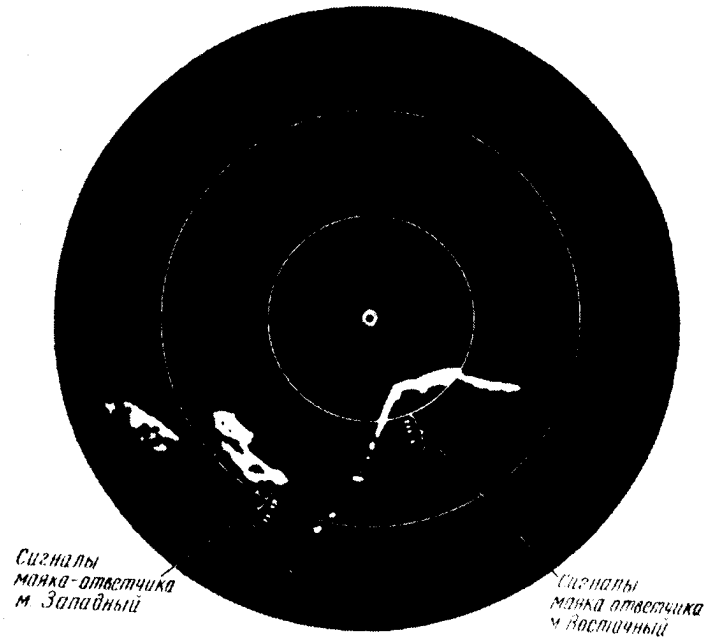
в) при ограждении узкостей (подходов к портам, в проливах, в шхерах и т. д.), когда необходимо знать местоположение судна с высокой степенью точности.

Автоматический радиолокационный маяк-ответчик работает совместно с судовыми радиолокаторами типа «Нептун», «Дон» и «Донец». Высокочастотные импульсы от судового радиолокатора улавливаются

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

приемной антенной маяка, усиливаются и включают передатчик. Импульсы передатчика маяка излучаются, улавливаются антенной судового радиолокатора и изображаются на его экране в виде группы ярких отметок. Для обозначения различных географических точек предусмотрено кодирование ответных сигналов. Кодовые сочетания отличаются друг от друга числом и взаимным расположением отметок. Чтобы сигналы маяка не сливались с изображением берега, предусмотрена воз-



Изображение сигналов маяка-ответчика на экране РЛС «Нептун» (шкала 15 миль)

можность их задержки на расстояние от 3 до 18 кабельтовых. Задержка ответного сигнала входит в постоянную поправку маяка, отмечаемую на карте.

Маяк не требует постоянного обслуживания. Он включается автоматически при включении судового радиолокатора.

ОСНОВНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ

Дальность действия при высоте антенны РЛС и маяка в 15 *м* . . . . . 20 миль
Потребляемая мощность:
в режиме ожидания . . . . . 2 *вт*
в рабочем режиме . . . . . 50—60 *вт*
Маяк питается от аккумуляторной батареи напряжением 12 *в*
Габариты: 460×440×210 *мм*.
Вес — 26 *кг*.

Подп. к печати 9/VI-60 г. Изд-во «Морской транспорт». Изд. № РФ-2140. Тир. 5000 экз.
Тип. гип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Зак. № 543.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

STAT
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Page Denied

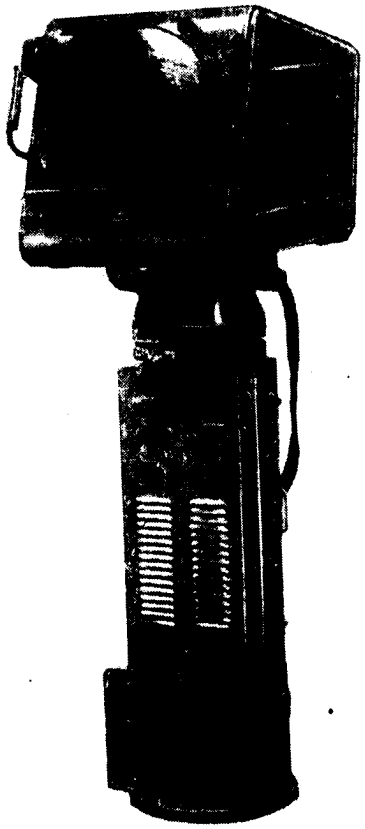
Next 2 Page(s) In Document Denied

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

STAT



РАДИОЛОКАЦИОННАЯ СТАНЦИЯ „ДОНЕЦ-2“

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Судовая радиолокационная станция «Донец-2» обеспечивает безопасное плавание судов в открытом море, вблизи берегов, в узкостях и по огражденным фарватерам в условиях плохой видимости (при дожде, тумане и т. п.).

Принцип ее действия заключается в посылке кратковременных импульсов сверхвысоких частот, которые, отражаясь от встречных предметов, вновь принимаются антенной, усиливаются приемником и дают на экране индикатора изображение, по которому определяют расстояние до обнаруженных объектов. Приемопередатчик показан на рис. 1. В отличие от станций «Нептун», «Дон» и «Донец» станция «Донец-2» имеет новейший тип антенны — щелевую (рис. 2).

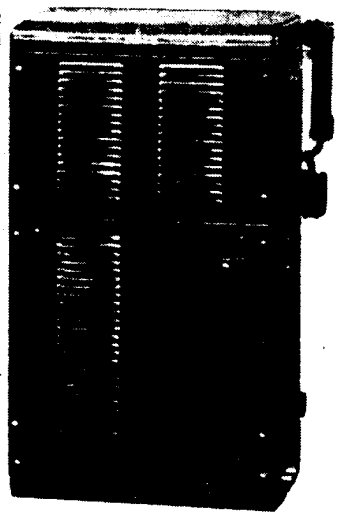


Рис. 1. Приемопередатчик

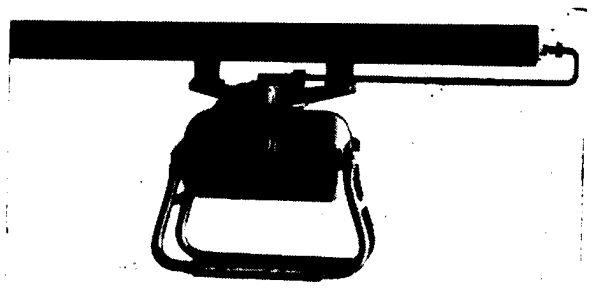


Рис. 2. Антенна

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Длина волны, *см*	3,2
Мощность передатчика в импульсе, *квт*	13
Длительность импульса передатчика, *мксек*	0,1 и 0,5
Частота повторения, *имп/сек*	1700 и 3400
Ширина диаграммы направленности, град.:	
в горизонтальной плоскости	$1,4 \pm 0,1$
в вертикальной »	$20 \pm 0,2$
Скорость вращения антенны, *об/мин*	$14 \div 16$
Шкалы масштаба изображения:	
шкала 3 мили с отметками дальности через 0,5 мили:	
» 6 » » » » 1 милю	
» 12 » » » » 2 мили	
» 24 » » » » 4 »	

Имеются шкалы с переменным масштабом $0,5 \div 1,5$ мили с отметками дальности через 0,2 мили.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Для ориентации изображения на экране индикатора по меридиану в станции предусмотрена возможность сопряжения с гирокомпасом.

В зависимости от напряжения и рода тока судовой сети питание станции может осуществляться постоянным током 110 и 220 *в* и переменным трехфазным током 220 и 380 *в* с частотой 50 *гц*. Выпрямитель станции «Донец-2» показан на рис. 3.

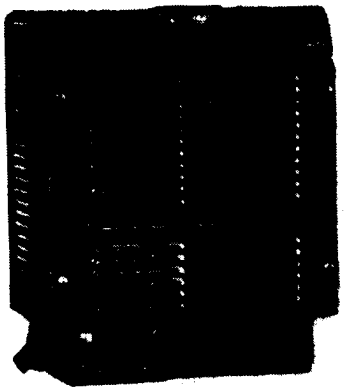


Рис. 3. Выпрямитель

Потребляемая мощность — 1 *квт*.

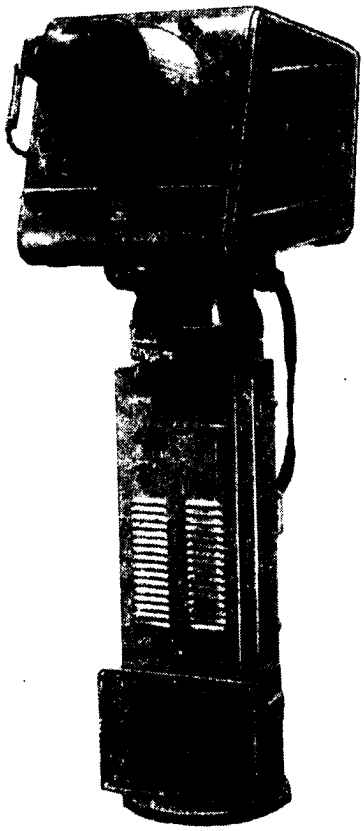
Подп. к печати 9/VI-60 г. Изд-во «Морской транспорт». Изд. № РФ-2140. Тир. 5000 экз.

7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 539

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



РАДИОЛОКАЦИОННАЯ СТАНЦИЯ „ДОНЕЦ-2“

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Судовая радиолокационная станция «Донец-2» обеспечивает безопасное плавание судов в открытом море, вблизи берегов, в узкостях и по огражденным фарватерам в условиях плохой видимости (при дожде, тумане и т. п.).

Принцип ее действия заключается в посылке кратковременных импульсов сверхвысоких частот, которые, отражаясь от встречных предметов, вновь принимаются антенной, усиливаются приемником и дают на экране индикатора изображение, по которому определяют расстояние до обнаруженных объектов. Приемопередатчик показан на рис. 1. В отличие от станций «Нептун», «Дон» и «Донец» станция «Донец-2» имеет новейший тип антенны — щелевую (рис. 2).

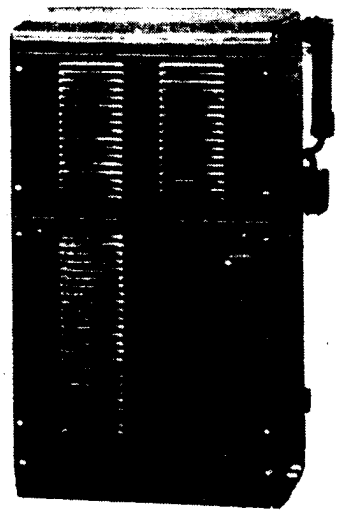


Рис. 1. [illegible]

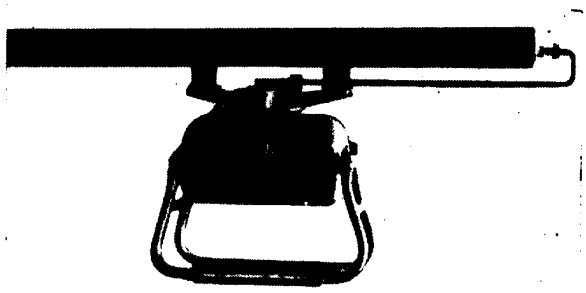


Рис. 2. Антенна

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Длина волны, *см*	3,2
Мощность передатчика в импульсе, *квт*	13
Длительность импульса передатчика, *мксек*	0,1 и 0,5
Частота повторения, *имп/сек*	1700 и 3400
Ширина диаграммы направленности, *град*:	
в горизонтальной плоскости	$1,4 \pm 0,1$
в вертикальной »	$20 \pm 0,2$
Скорость вращения антенны, *об/мин*	$14 \div 16$
Шкалы масштаба изображения:	
шкала 3 мили с отметками дальности через 0,5 мили:	
» 6 » » » » 1 милю	
» 12 » » » » 2 мили	
» 24 » » » » 4 »	

Имеются шкалы с переменным масштабом 0,5 ; 1,5 мили с отметками дальности через 0,2 мили.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Для ориентации изображения на экране индикатора по меридиану в станции предусмотрена возможность сопряжения с гирокомпасом.

В зависимости от напряжения и рода тока судовой сети питание станции может осуществляться постоянным током 110 и 220 *в* и пере-

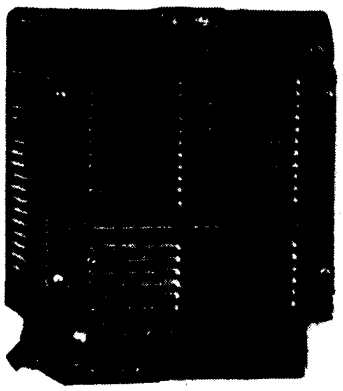


Рис. 3. Выпрямитель

менным трехфазным током 220 и 380 *в* с частотой 50 *гц*. Выпрямитель станции «Донец-2» показан на рис. 3.

Потребляемая мощность — 1 *квт*.

Подп. к печати 9/VI-60 г. Изд-во «Морской транспорт». Изд. № РФ-2140. Тир. 5000 экз.

Типография издательства «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 539

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

STAT
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Page Denied

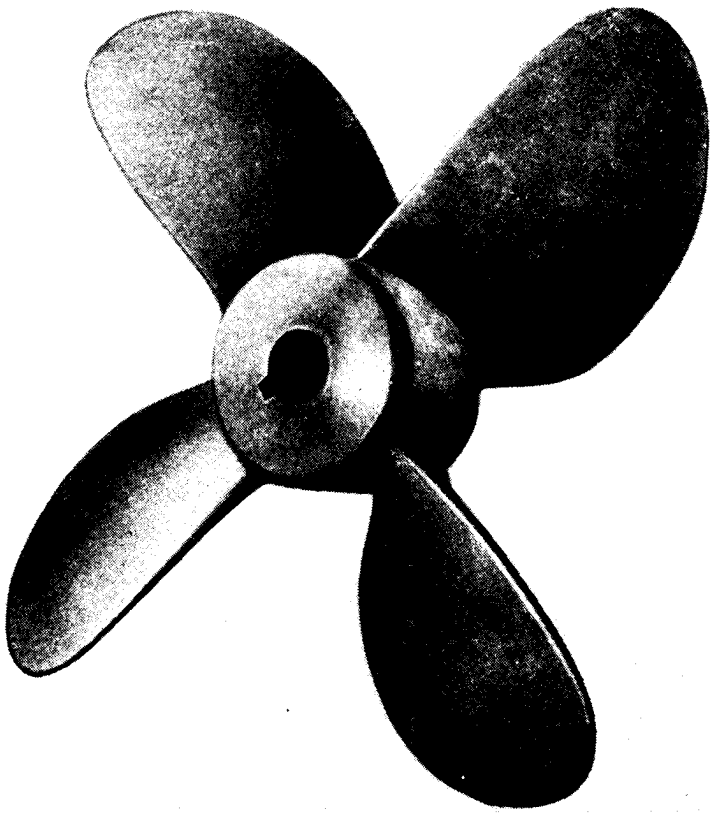
Next 1 Page(s) In Document Denied

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

(7х



ПЛАСТМАССОВЫЙ ЦЕЛЬНОПРЕССОВАННЫЙ ГРЕБНОЙ ВИНТ

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Пластмассовый гребной винт изготовлен на бакинском судоремонтном заводе имени Парижской коммуны ММФ по технологии, разработанной Н. Л. Сизовым, Т. Г. Таги-заде, В. И. Санниковым, М. Е. Долгиновой, Н. Н. Скибицким, М. А. Беляковым, М. Г. Шакуновым и И. Г. Сопенко.

Конструкция пресс-формы создана этими же работниками.

Винт после пробных испытаний, которые дали положительные результаты, был установлен и эксплуатировался на буксире "Девиатор".

Техническая характеристика винта

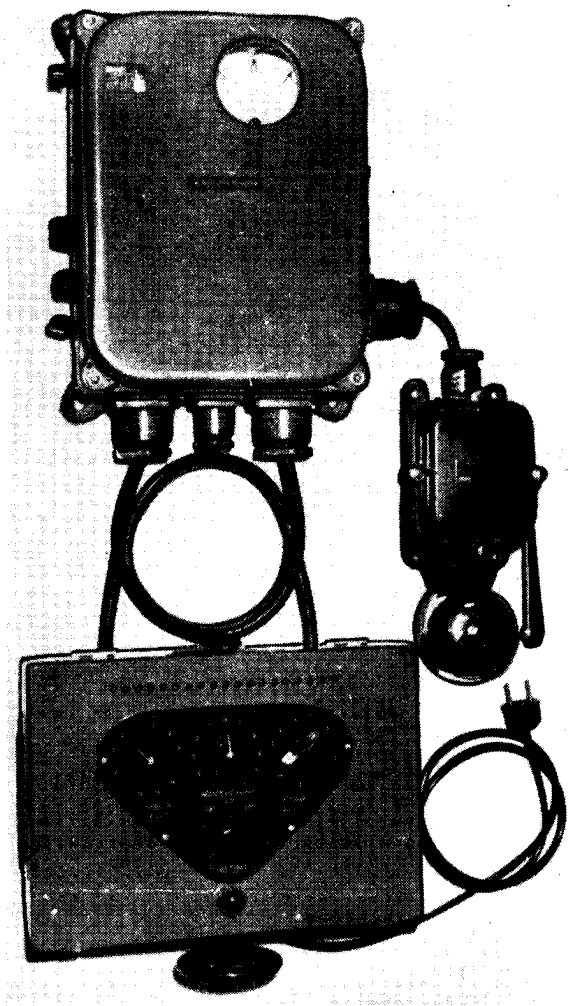
Диаметр	1000 мм
Шаг	900 "
Шаговое отношение	0,9
Дисковое "	0,44
Число лопастей	4
Направление вращения	Правое
Материал	Полиэтилен марки П
Вес	14,5 кг

Т10064. Подписано к печати 19/IX 1961 г. Тираж 1500. Заказ 417.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б.Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



МАЛОГАБАРИТНЫЙ АВТОРУЛЕВОЙ ДЛЯ РУЛЕВОГО ЭЛЕКТРОПРИВОДА СО СЛЕДЯЩЕЙ СИСТЕМОЙ УПРАВЛЕНИЯ

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

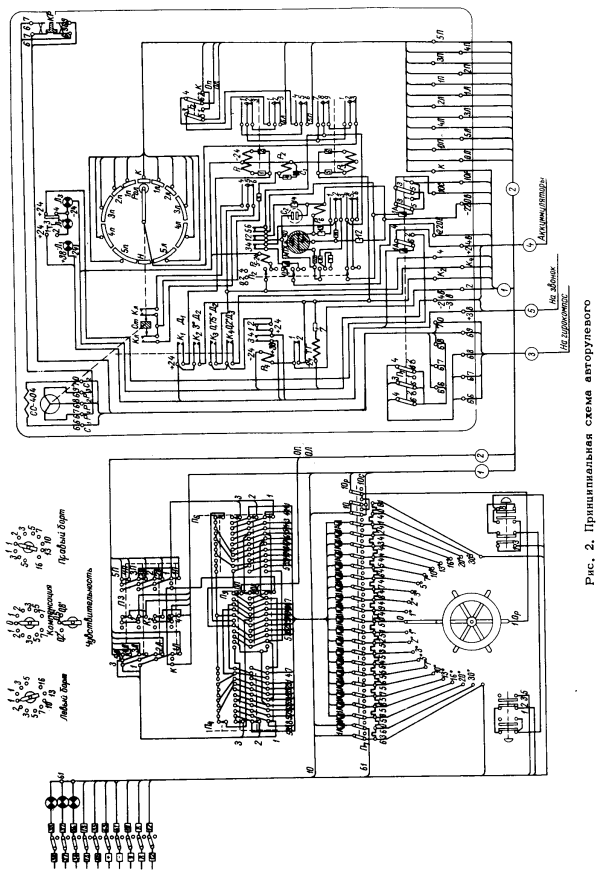


Рис. 2. Принципиальная схема авторулевого

Авторулевой сконструирован для теплоходов типа "Тисса" работниками электрорадионавигационной камеры Эстонского пароходства на базе прибора № 27, входящего в комплект гирокомпаса "Курс". В приборе использованы серийные электроэлементы, выпускаемые отечественной промышленностью.

Принципиальная схема авторулевого – на рис. 2.

Комплект (рис. 1 и 3) состоит из основного прибора, блока переключателей и звонка аварийной сигнализации типа 380 Ф24-70В1.

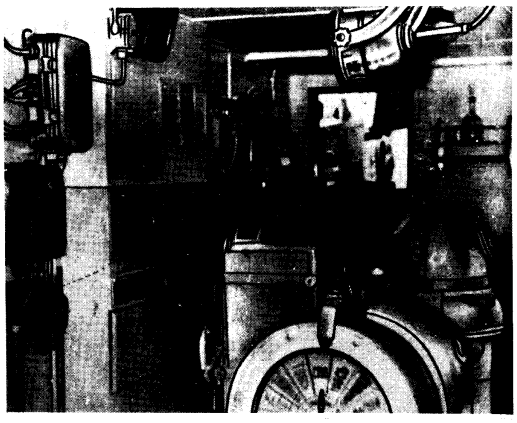


Рис. 3. Размещение приборов авторулевого в рулевой рубке судна

Питается авторулевой постоянным током 220 в (от сети) и 24 в (от аккумуляторной батареи).

Техническая характеристика

Точность автоматического удержания судна на курсе, при волнении в баллах:	
1-2	$\pm 0,^{\circ}3 - 0,^{\circ}5$
3-4	$\pm 1,^{\circ}0$
5-7	$\pm 2,^{\circ}0 - 3,^{\circ}0$
Габариты:	
основного прибора	320 x 240 x 135 мм
блока переключателей	180 x 120 x 100 "
Вес:	
основного прибора	12 кг
блока переключателей	1 "

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

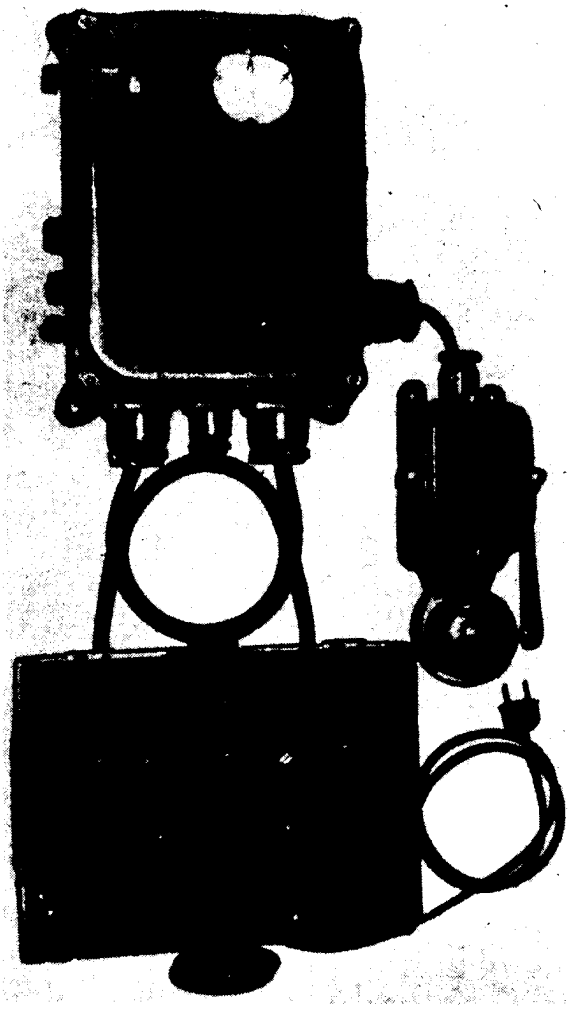
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Т03197. Подписано к печати 10/IУ 1962 г. Тираж 1500. Заказ 705.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



МАЛОГАБАРИТНЫЙ АВТОРУЛЕВОЙ ДЛЯ РУЛЕВОГО ЭЛЕКТРОПРИВОДА СО СЛЕДЯЩЕЙ СИСТЕМОЙ УПРАВЛЕНИЯ

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

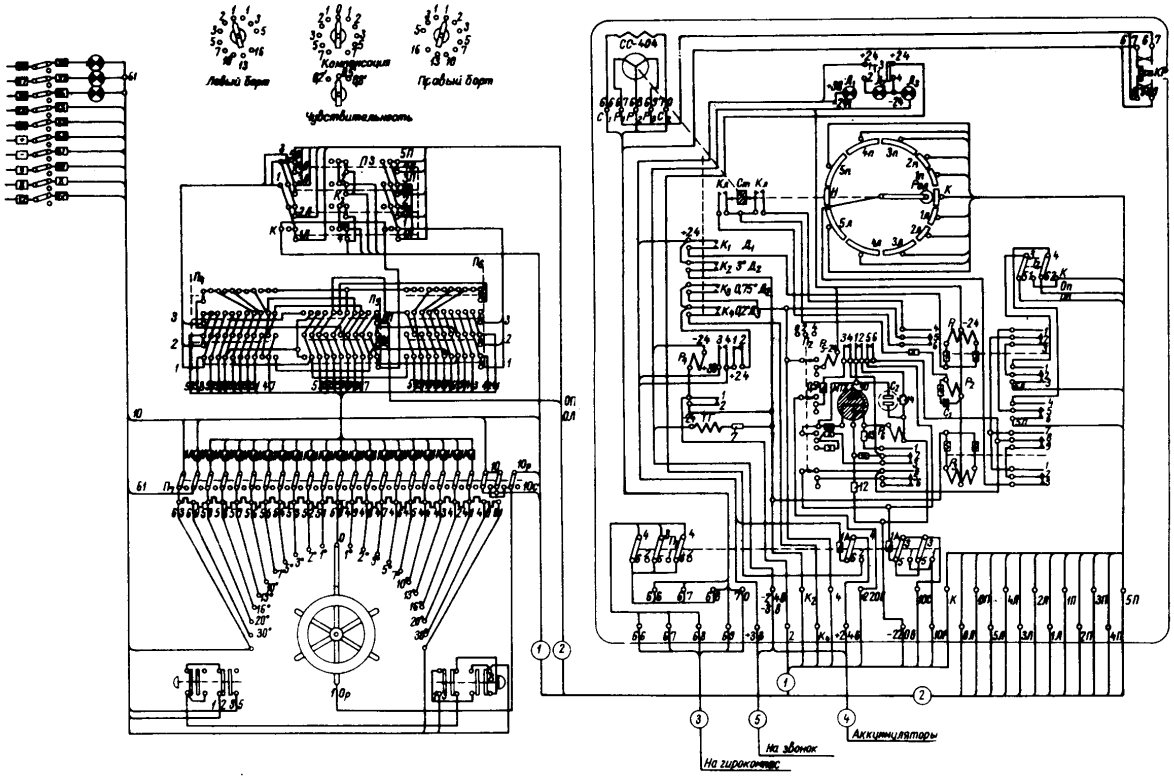


Рис. 2. Принципиальная схема авторулевого

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Авторулевой сконструирован для теплоходов типа "Тисса" работниками электрорадионавигационной камеры Эстонского пароходства на базе прибора № 27, входящего в комплект гирокомпаса "Курс". В приборе использованы серийные электроэлементы, выпускаемые отечественной промышленностью.

Принципиальная схема авторулевого - на рис. 2.

Комплект (рис. 1 и 3) состоит из основного прибора, блока переключателей и звонка аварийной сигнализации типа 380 Ф24-70В1.

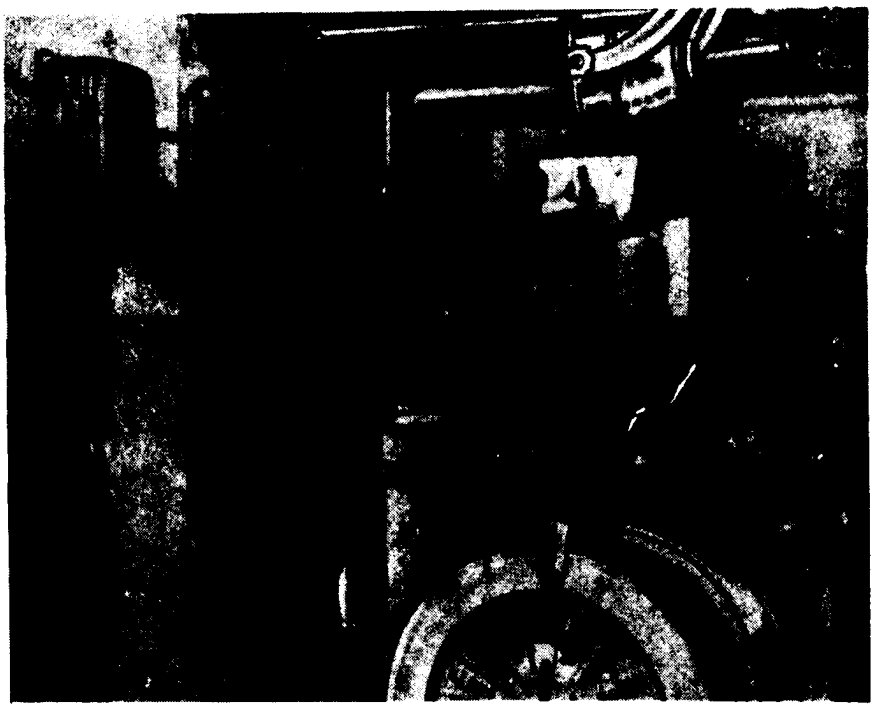


Рис. 3. Размещение приборов авторулевого в рулевой рубке судна

Питается авторулевой постоянным током 220 в (от сети) и 24 в (от аккумуляторной батареи).

Техническая характеристика

Точность автоматического удержания судна на курсе, при волнении в баллах:	
1-2	$\pm 0,^{\circ}3 - 0,^{\circ}5$
3-4	$\pm 1,^{\circ}0$
5-7	$\pm 2,^{\circ}0 - 3,^{\circ}0$
Габариты:	
основного прибора	320 x 240 x 135 мм
блока переключателей	180 x 120 x 100 "
Вес:	
основного прибора	12 кг
блока переключателей	1 "

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

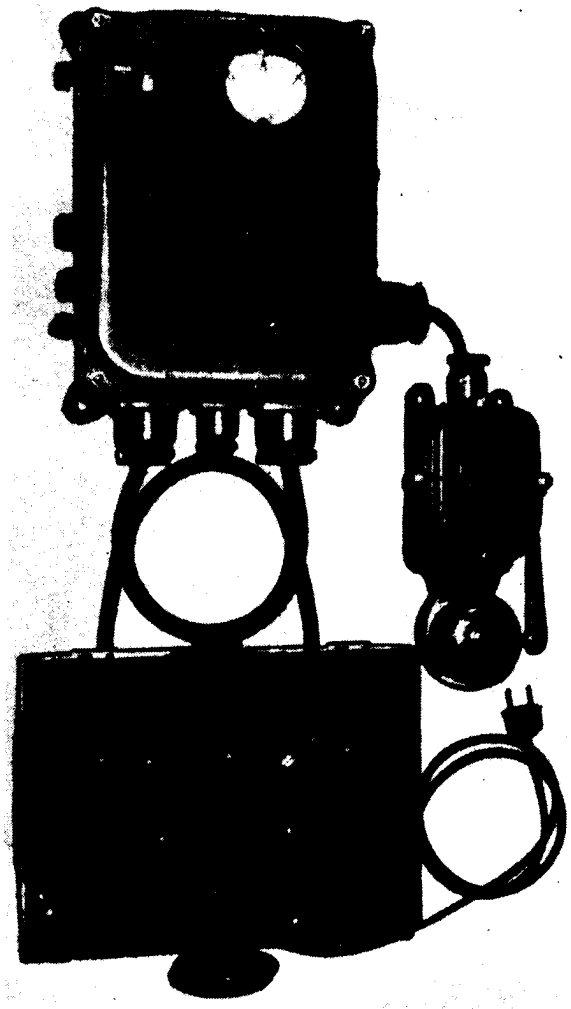
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Т03197. Подписано к печати 10/IУ 1962 г. Тираж 1500. Заказ 705.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



МАЛОГАБАРИТНЫЙ АВТОРУЛЕВОЙ ДЛЯ РУЛЕВОГО ЭЛЕКТРОПРИВОДА СО СЛЕДЯЩЕЙ СИСТЕМОЙ УПРАВЛЕНИЯ

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

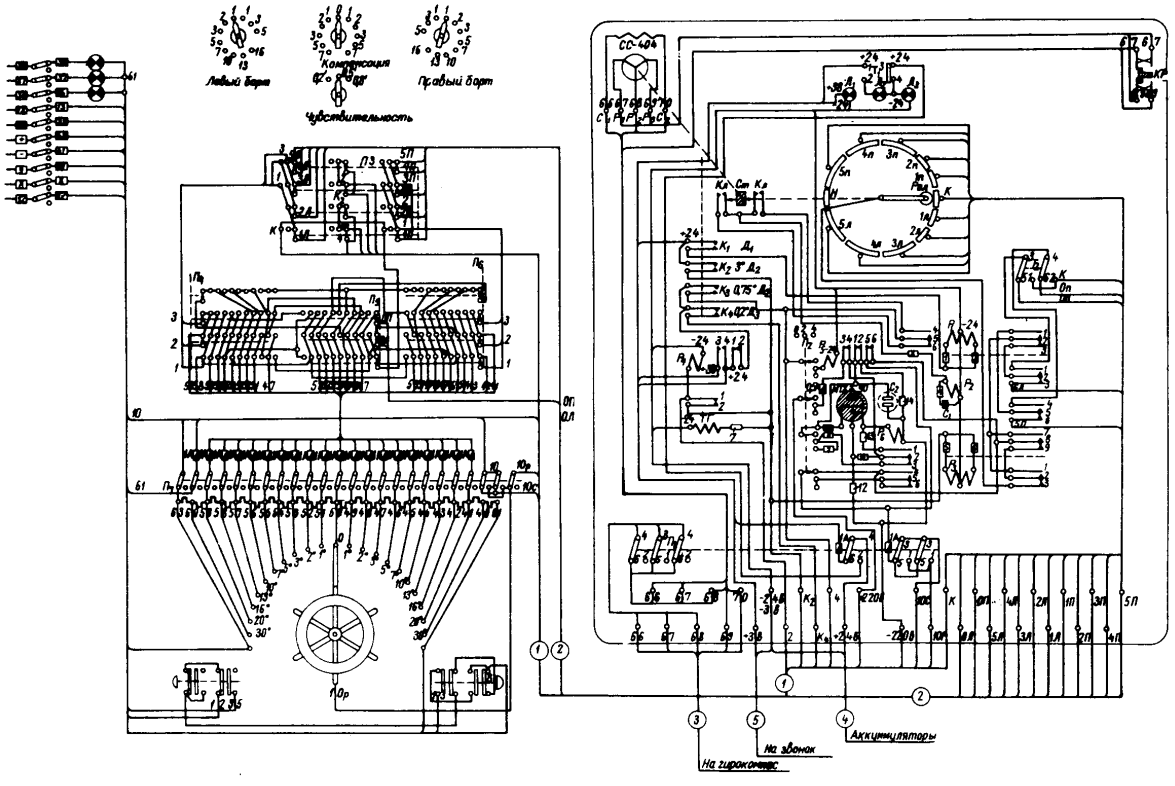


Рис. 2. Принципиальная схема авторулевого

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Авторулевой сконструирован для теплоходов типа "Тисса" работниками электрорадионавигационной камеры Эстонского пароходства на базе прибора № 27, входящего в комплект гирокомпаса "Курс". В приборе использованы серийные электроэлементы, выпускаемые отечественной промышленностью.

Принципиальная схема авторулевого – на рис. 2.

Комплект (рис. 1 и 3) состоит из основного прибора, блока переключателей и звонка аварийной сигнализации типа 380 Ф24-70В1.

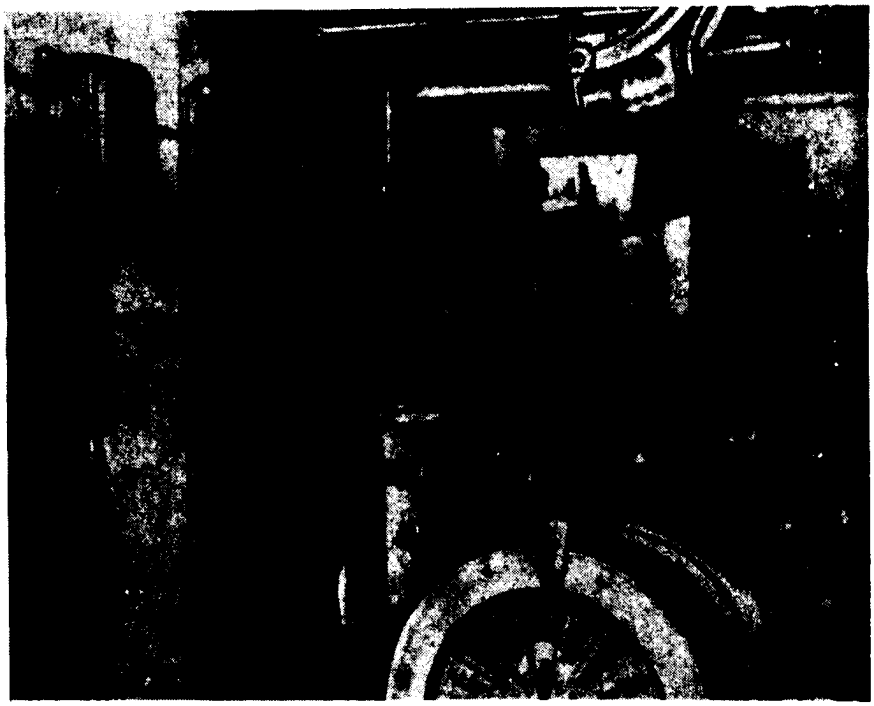


Рис. 3. Размещение приборов авторулевого в рулевой рубке судна

Питается авторулевой постоянным током 220 в (от сети) и 24 в (от аккумуляторной батареи).

Техническая характеристика

Точность автоматического удержания судна на курсе, при волнении в баллах:	
1–2	$\pm 0,^{\circ}3 - 0,^{\circ}5$
3–4	$\pm 1,^{\circ}0$
5–7	$\pm 2,^{\circ}0 - 3,^{\circ}0$
Габариты:	
основного прибора	320 x 240 x 135 мм
блока переключателей	180 x 120 x 100 "
Вес:	
основного прибора	12 кг
блока переключателей	1 "

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Т03197. Подписано к печати 10/1У 1962 г. Тираж 1500. Заказ 705.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

STAT
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

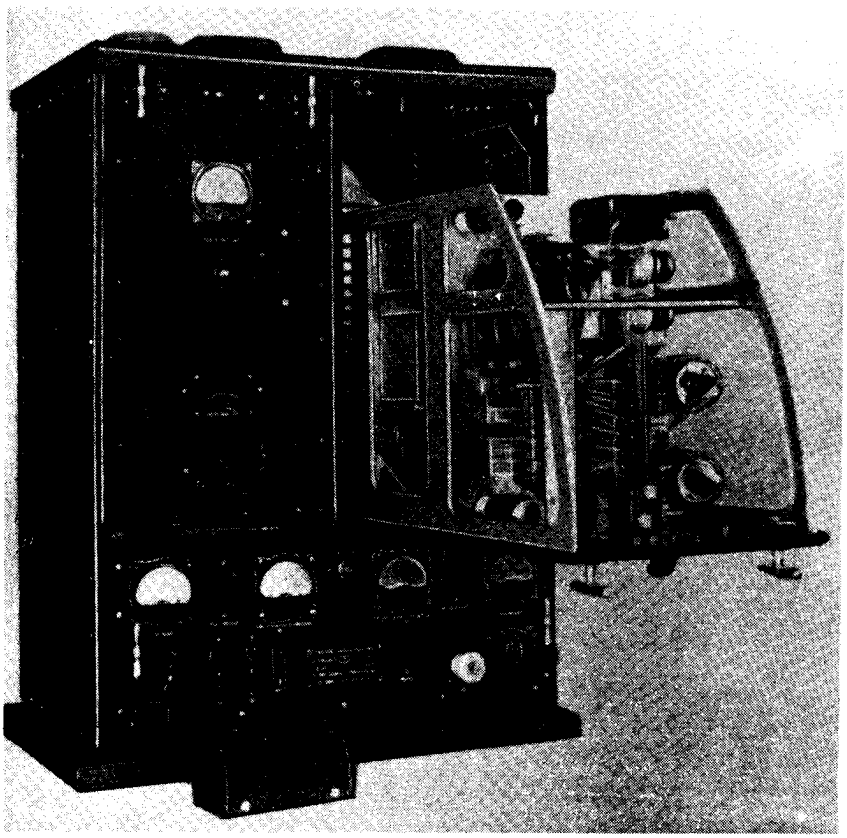
Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



РАДИОПЕРЕДАТЧИК „БЛЕСНА СВ“

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Судовой радиопередатчик средних волн «Блесна СВ» мощностью 250 *вт* предназначается для связи судов с береговыми радиостанциями на расстоянии до 500 миль.

Передатчик имеет плавный диапазон от 365 до 550 *кгц*, в котором семь фиксированных частот: 410, 425, 454, 468, 480, 500, 512 *кгц*. Стабилизация частоты возбудителя параметрическая.

Отклонение фиксированной частоты от номинала не превышает 0,1%.

Передатчик допускает работу радиотелеграфом. Колебания незатухающие и тональные. Питание обеспечивает типовой преобразователь постоянно-переменного тока АЛП-1,5М с первичным напряжением постоянного тока 110 и 220 *в* и вторичным переменным напряжением 115 *в* с частотой 427 *гц*, а также сеть трехфазного переменного тока 127, 220 и 380 *в* через преобразователь АЛА-1,5М со вторичным напряжением 115 *в*, 427 *гц*.

Передатчик может работать на судовые антенны емкостью 300—1000 *пф* и с полным сопротивлением от 1,2 до 10 *ом*.

Аппаратура имеет настольную конструкцию и крепится к столу и переборке радиорубки на резиновых амортизаторах.

Габариты: 660×400×973 *мм*. Вес — 110 *кг*.

Т03822. Подписано к печати 16/III 1961 г. Тираж 2000. Заказ 72.
Ротапринт Союзморниипроекта. Москва, Б.Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

70

ПОМЕХОПОДАВЛЯЮЩИЕ ПРИСТАВКИ К МОРСКИМ РАДИОПРИЕМНИКАМ „ВОЛНА-К“ и „АС-2“

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Описание и принцип действия помехоподавляющих приставок

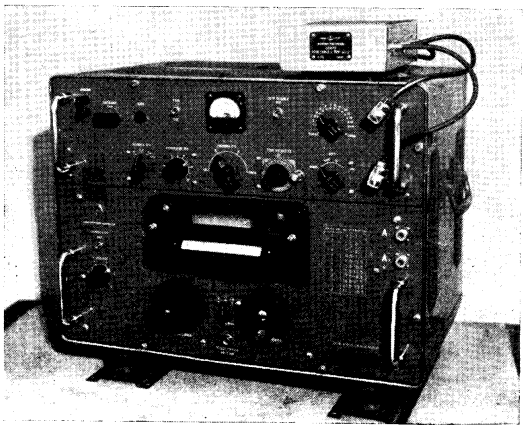
Помехоподавляющие приставки к морским радиоприемникам типа «Волна-К» и «АС-2» предназначены для ослабления импульсных помех (тресков, щелчков).

Приставки рассчитаны на работу совместно с приемниками и подключаются к ним без каких-либо переделок последних. Для подключения приставки приемник не надо выводить из эксплуатации. Максимальная эффективность подавления импульсных помех достигается при приемке телеграфных незатухающих сигналов на слух (колебания типа A_1). В случае приема сигналов другого характера (колебания A_2 и A_3) степень ослабления помех несколько снижается.

Импульсные помехи в приставках подавляют ограничением помех по уровню сигнала в усилителе промежуточной частоты.

Технические характеристики помехоподавляющей приставки к приемнику типа «АС-2»

Приставка включает две электронные лампы (6Ж4, 6Н9) и питается целиком от блока питания приемника. Входной и выходной кабели приставки подключают к приемнику при помощи коаксиальных разъемов



Радиоприемник «АС-2» с помехоподавляющей приставкой

к гнездам на передней панели приемника («ПЧ» и «АРЧ»). Для разрыва цепи основного тракта промежуточной частоты приемника в ламповую панель третьего каскада усилителя второй промежуточной частоты включают переходный октальный адаптер, который прилагается к приставке. Коаксиальный кабель от переходного адаптера внутри верхнего блока приемника подводится к коаксиальному гнезду «АРЧ».

Габаритные размеры приставки: 248×150×59 *мм*.

Потребление тока: по цепи накала — 0,45 *а*, по цепи анода — 20 *ма*.

Вес приставки — 1,7 *кг*.

Технические характеристики помехоподавляющей приставки к приемнику типа «Волна-К»

Приставка включает три электронные лампы (6К4П, 6Ж2П, 6Н3П) и питается от собственного выпрямителя, выполненного на четырех кристаллических диодах типа Д7Ж.

Приемник типа «Волна-К» специально для подключения помехоподавляющей приставки имеет на верхней панели два коаксиальных разъема.

Радиоприемник «Волна-К» с помехоподавляющей приставкой

Приставка питается от сети переменного тока с частотой 50 *гц*, 110, 127 или 220 *в*.

Габаритные размеры приставки: 190×125×85 *мм*.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Мощность, потребляемая от сети, не более 20 *вт*.

Вес приставки — 1,8 *кг*.

Оба типа помехоподавляющих приставок разработаны кафедрой теоретической радиотехники Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С. О. Макарова и прошли эксплуатационные испытания, подтвердившие целесообразность их использования в условиях значительных местных помех импульсного характера и особенно на дальних линиях связи.

Опытное серийное производство этих приставок организовано в экспериментальных мастерских ЛВИМУ (г. Ленинград, В-111, Косая линия, № 15а).

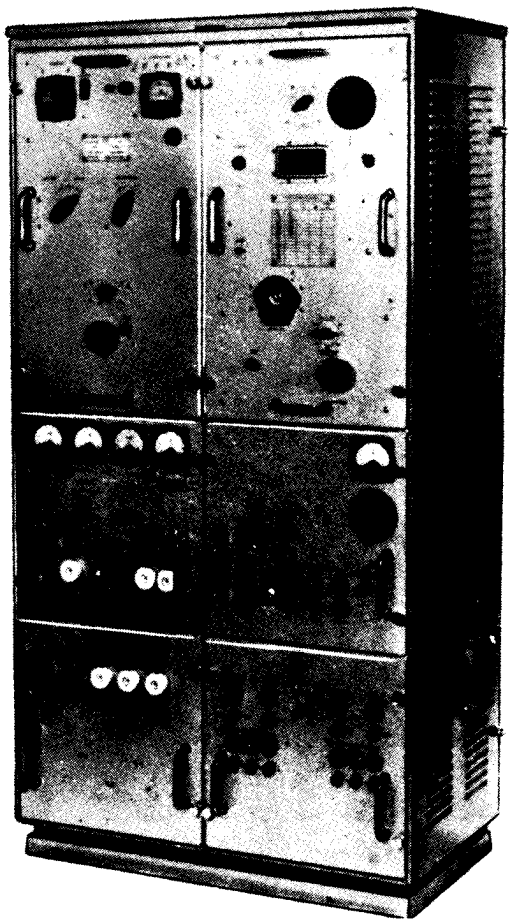
Подп. к печ. 12/V-60 г. Изд-во **«Морской транспорт»**. Изд. № РФ—2140. Тираж 3000 экз.

7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 462

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



СУДОВОЙ РАДИОПЕРЕДАТЧИК „ВОЛХОВ"

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Радиопередатчик "Волхов" предназначен для судов морского флота. Имеет плавный диапазон частот 400 – 535 кгц и в этом диапазоне восемь фиксированных частот. Возможное отклонение частоты от номинальной на плавном диапазоне – 0,1%, на фиксированной частоте – 0,075%. Мощность в антенне 300 вт. Род работы – A_1, A_2 и A_3. Глубина модуляции в режиме A_2 – 80%. Предусмотрено дистанционное включение и выключение высокого напряжения и дистанционная работа ключом и микрофоном с выносного поста связи (ВПС). Для этого к передатчику придана специальная приставка.

Питание передатчика – от сети переменного трехфазного тока 380/220 в, 50 гц, или от сети постоянного тока 110 или 220 в через преобразователь ПТ-2,5.

Потребляемая мощность от сети переменного тока 2,5 квт.

В передатчике применены полупроводниковые выпрямительные элементы.

Габариты передатчика: высота 1600 мм, ширина 860 мм, глубина 505 мм.

Вес 315 кг.

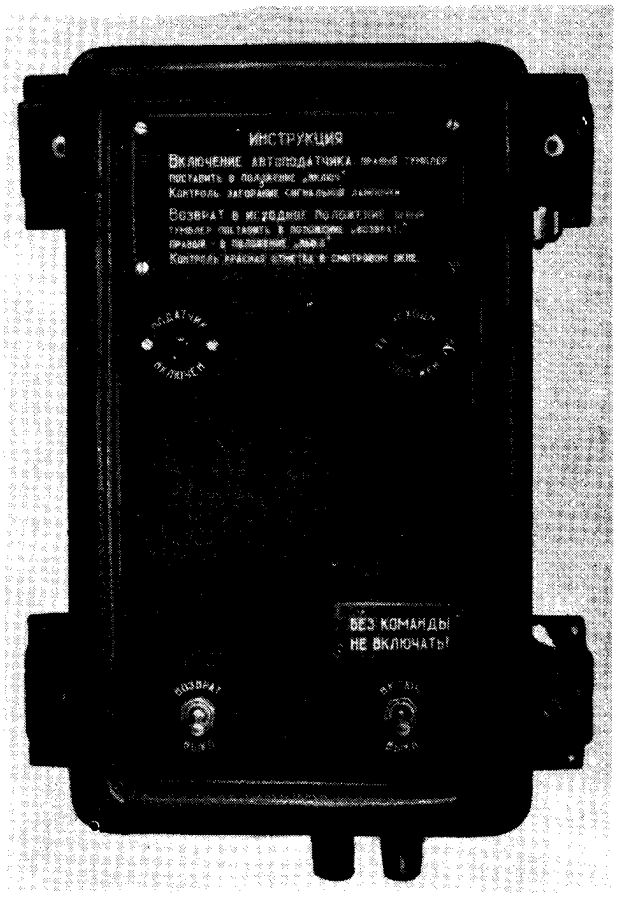
Т03196. Подписано к печати 24/1У 1962 г. Тираж 1000. Заказ 727.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

7

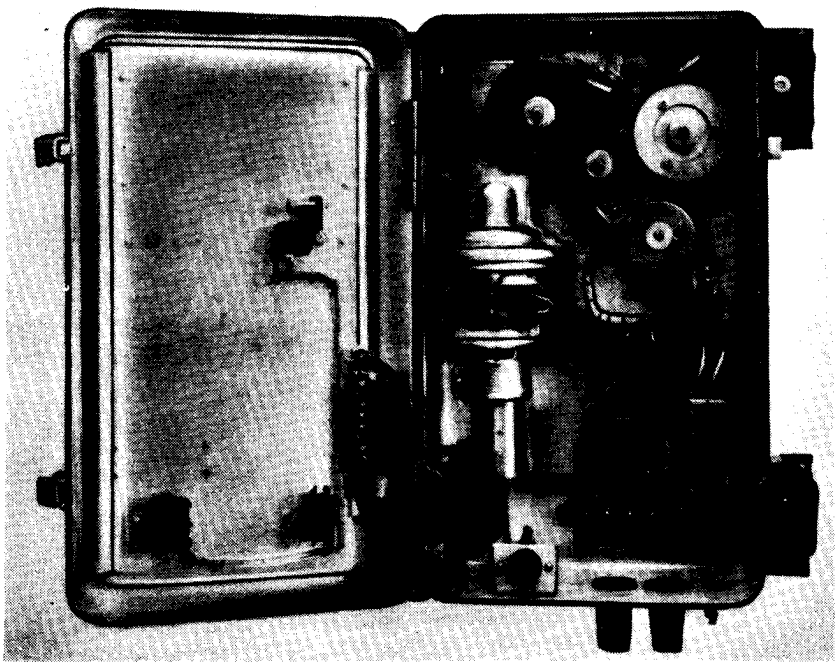


АВТОМАТИЧЕСКИЙ СУДОВОЙ ПОДАТЧИК СИГНАЛОВ БЕДСТВИЯ АПСТБ-2

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Предназначен для автоматической передачи сигналов бедствия и позывных через аварийный или навигационный передатчик судна, терпящего бедствие.



Работает автоподатчик на принципе электромеханической коммутации.

Полный цикл сигналов передается за 90 ± 5,5 сек. при скорости 55 ± 10% знаков (букв) в минуту.

Питание от аккумуляторной батареи 26 в.

Максимальная потребляемая мощность 16 вт.

Изготовитель – опытный завод ЛенморНИИпроекта (ММФ).

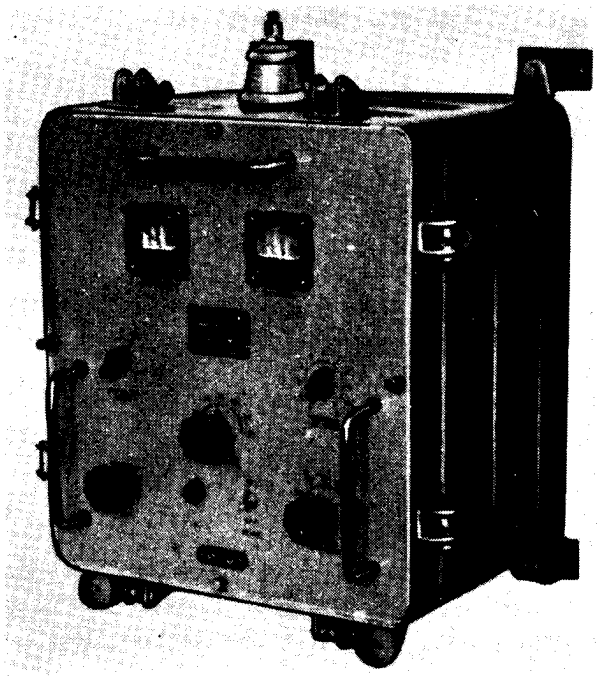
Т03186. Подписано к печати 24/IУ 1962 г. Тираж 200. Заказ 725.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

7R



АВТОМАТИЧЕСКИЙ МАРКЕРНЫЙ РАДИОМАЯК МРМ-61

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Автоматический маркерный радиомаяк МРМ-61 кругового излучения на полупроводниковых приборах, устанавливаемый на отдельно лежащих навигационных опасностях, предназначен для определения судовыми радиопеленгаторами направления на эти опасности.

Радиомаяк рассчитан на автономную четырехмесячную работу без обслуживающего персонала.

Передатчик радиомаяка работает на одной фиксированной кварцем частоте в диапазонах 285 - 325 кгц и 697 - 750 кгц. При необходимости рабочая частота изменяется сменою кварца. Стабильность частоты не хуже 0,03%.

Передатчик рассчитан для работы с несимметричными антеннами различного типа с широким диапазоном параметров: емкостью от 100 до 1000 пф и сопротивлением от 2 до 10 ом.

Радиомаяку придается вертикальная 12-метровая облегченная антенна емкостью 300 пф с противовесом.

Дальность действия радиомаяка 25 миль, при мощности в антенне 1 вт.

Манипуляция передатчика осуществляется от встроенного в его корпус электроприводного управляющего механизма.

Характеристика сигнала - двухбуквенный позывной и тире для пеленгования длительностью последнего 15 - 20 сек., повторяющиеся дважды за период работы, т. е. за одну минуту. Скважность работы радиомаяка - 1:5 (одна минута работы и 5 мин. пауза).

Автономность четырехмесячной работы радиомаяка обеспечивается батареей питания 12 в, 250 а · ч. Общая потребляемая мощность при излучении сигнала - 10 вт. Элементы радиомаяка смонтированы в одном блоке герметического исполнения. Вес блока 30 кг.

Работоспособность радиомаяка обеспечивается при изменении температуры от -30 до +50°.

Радиомаяк разработан коллективом ЛенморНИИпроекта (ММФ) по заданию Главсевморпути ММФ.

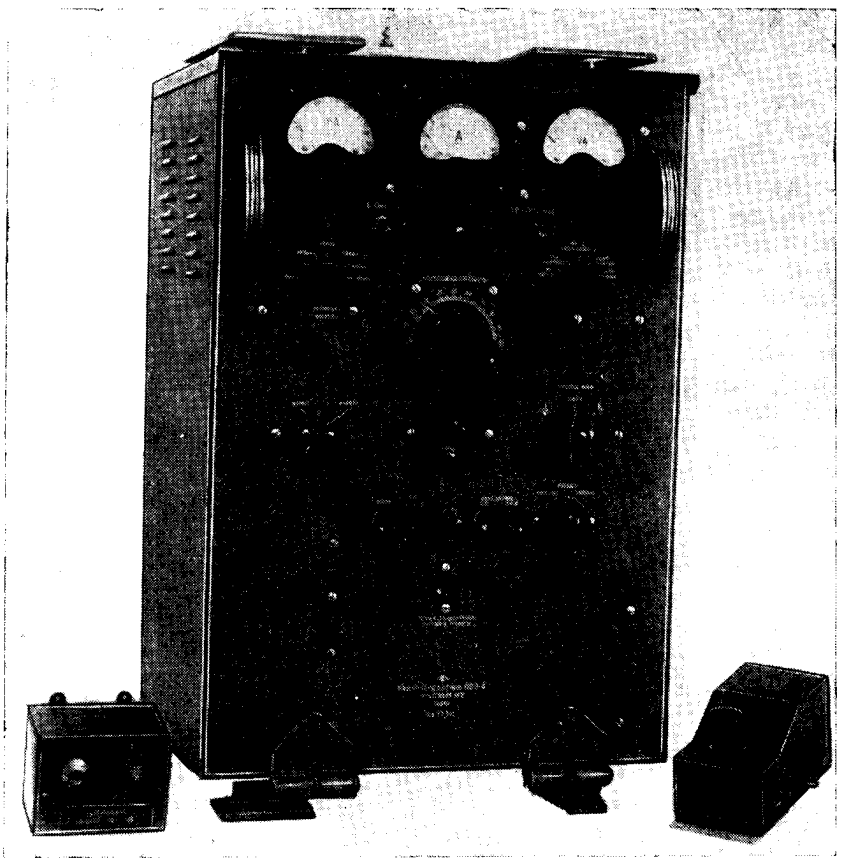
Серийный выпуск радиомаяка намечен на 1963 г.

Т03196. Подписано к печати 24/IУ 1962 г. Тираж 200. Заказ 731.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



АВАРИЙНЫЙ РАДИОПЕРЕДАТЧИК АСП-4

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Аварийный радиопередатчик АСП-4 устанавливается на судах для подачи сигналов тревоги и бедствия, а также для связи в тех случаях, когда основные радиопередатчики не могут быть использованы.

Передатчик работает в диапазоне частот от 405 до 525 *кгц* на следующих фиксированных частотах: 410, 425, 454, 468, 480, 500, 512.

Род работы — тональная телеграфия. Мощность в антенном контуре — 25 *вт*. Стабильность частоты — не хуже 0,2%.

Время пуска передатчика, а также переход с одной частоты на другую — не более 5 *сек*; время непрерывной работы — не менее 6 *час*.

Передатчик снабжен встроенным электромеханическим автоподатчиком сигналов тревоги, рассчитанным на многократную передачу циклов, состоящих из 12 тире длительностью 4 *сек* каждое с паузой между ними 1 *сек* и паузой между циклами 5 *сек*. Передатчик снабжен устройством для дистанционного запуска самого передатчика и встроенного автоматического податчика сигналов тревоги.

Источник питания — аккумуляторная батарея напряжением 24 *в*. Анодные и экранные цепи питаются от преобразователя на полупроводниковых приборах. Передатчик имеет настольную конструкцию с креплением к столу и переборке на резиновых амортизаторах.

Габариты: 600×365×315 *мм*. Вес — 27,5 *кг*.

Подп. к печ. 2/VI-60 г. Изд-во «**Морской транспорт**». Изд. № РФ—2140. Тир. 5000 экз.

7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 544.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

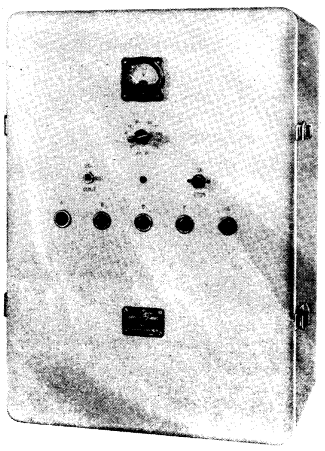
7р

АППАРАТУРА ТЕЛЕУПРАВЛЕНИЯ РАДИОПРИЕМНЫМИ УСТРОЙСТВАМИ „ТУРА-1"

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

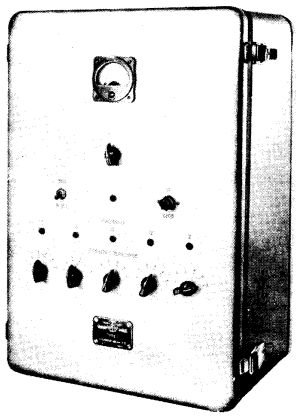
Аппаратура типа "Тура-1" предназначена для дистанционного (до 30 км) управления (и контроля) по проводам из радиобюро радиоприёмными устройствами без промежуточного усиления передаваемых сигналов. Устанавливают на радиоцентрах ММФ и полярных станциях. Такое управление значительно уменьшает влияние индустриальных помех и помех от собственных радиопередатчиков, повышает оперативность связи, позволяет значительно сократить затраты на содержание обслуживающего персонала, транспорта и строительство жилых зданий.



Главный шкаф НВПП

Комплект аппаратуры обеспечивает управление четырьмя радиоприёмниками. При этом выполняют следующие операции: включение и выключение приёмника: включение и выключение качающейся дежурной настройки (может быть заменено переключением рода работы); переключение диапазонов; грубая и точная регулировка настройки; точная регулировка настройки без занятия канала управления; регулировка усиления по промежуточной или низкой частоте; регулировка тона; переключение селективности; контроль номера установленного диапазона.

Всего подается 31 команда, из которых пять для выбора комплекта управления, остальные для непосредственного управления приёмником.



Главный шкаф радиобюро

В состав аппаратуры "Тура-1" входят:

в радиобюро:

а) пять пультов радиста-оператора (ПРО), на передней панели которых расположены все органы управления, сигнализации и контроля работы приёмника;

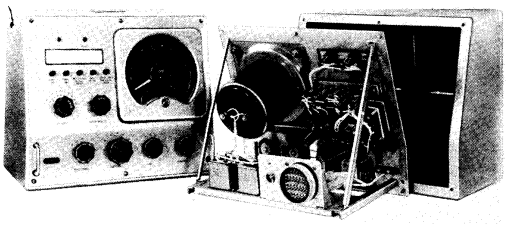
б) главный шкаф с блоком питания, реле включения пультов оператора на командную линию, реле времени, с шифратором и контрольным прибором для проверки правильности зашифровки поданной команды при наладке и ремонте;

на выносном приёмном пункте:

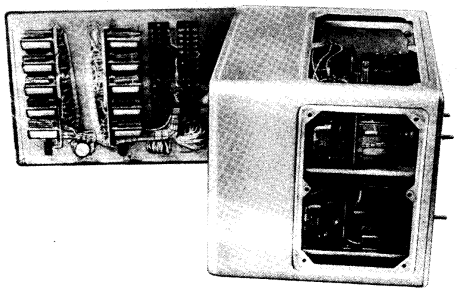
а) главный шкаф НВПП с блоком питания, дешифратором, реле выбора комплекта управления, реле времени и трансформаторно-разделительными схемами;

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



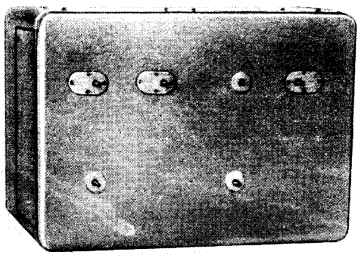
Пульт радиста-оператора



Индивидуальный исполнительный комплект
в раскрытом виде

б) четыре индивидуальных исполнительных комплекта (ИИК);
в) стабилизатор типа УСН-350.

Аппаратура предназначена для работы с радиоприёмниками типа "Кит", "Русалка" и "Туман".



Индивидуальный исполнительный комплект /общий вид/

Схема допускает коммутацию любого пульта оператора на любой исполнительный комплект.

Питается аппаратура от сети переменного тока 220 в, 50 гц.

Потребляемая мощность в радиобюро – 50 вт, на приёмном пункте – 250 вт.

Т05682. Подписано к печати 29/У 1961 г. Тираж 1500. Заказ 210.
Ротапринт Союзморниипроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

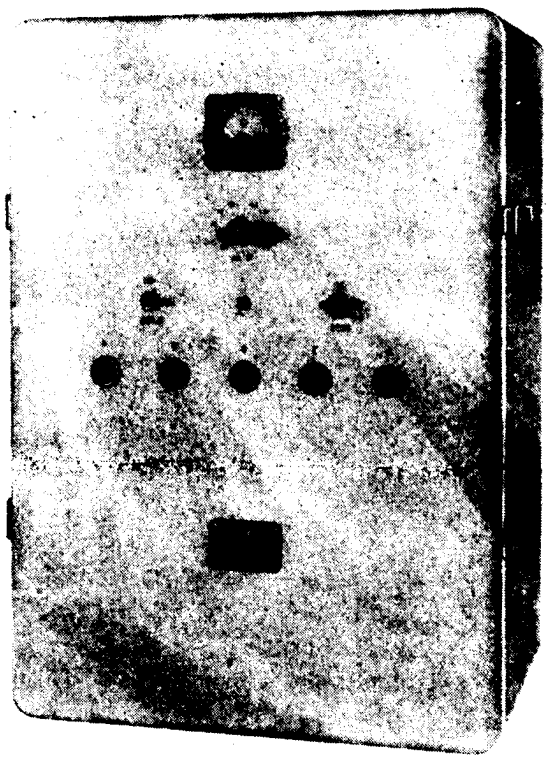
СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

АППАРАТУРА ТЕЛЕУПРАВЛЕНИЯ РАДИОПРИЕМНЫМИ УСТРОЙСТВАМИ „ТУРА-1"

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Аппаратура типа "Тура-1" предназначена для дистанционного (до 30 км) управления (и контроля) по проводам из радиобюро радиоприёмными устройствами без промежуточного усиления передаваемых сигналов. Устанавливают на радиоцентрах ММФ и полярных станциях. Такое управление значительно уменьшает влияние индустриальных помех и помех от собственных радиопередатчиков, повышает оперативность связи, позволяет значительно сократить затраты на содержание обслуживающего персонала, транспорта и строительство жилых зданий.



Главный шкаф НВПП

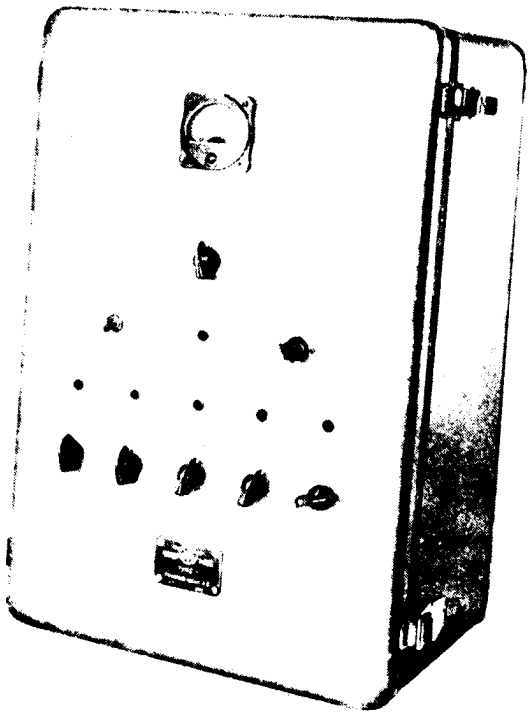
Комплект аппаратуры обеспечивает управление четырьмя радиоприёмниками. При этом выполняют следующие операции: включение и выключение приёмника; включение и выключение качаю-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

щейся дежурной настройки (может быть заменено переключением рода работы); переключение диапазонов; грубая и точная регулировка настройки; точная регулировка настройки без занятия канала управления; регулировка усиления по промежуточной или низкой частоте; регулировка тона; переключение селективности; контроль номера установленного диапазона.

Всего подается 31 команда, из которых пять для выбора комплекта управления, остальные для непосредственного управления приёмником.



Главный шкаф радиобюро

В состав аппаратуры "Тура-1" входят:

в радиобюро:

а) пять пультов радиста-оператора (ПРО), на передней панели которых расположены все органы управления, сигнализации и контроля работы приёмника;

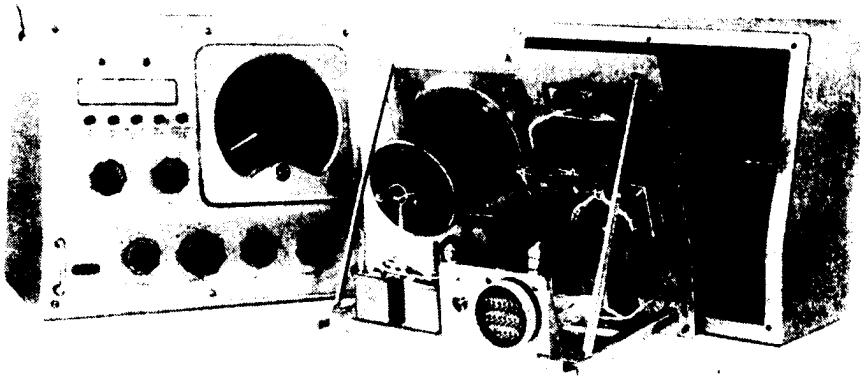
б) главный шкаф с блоком питания, реле включения пультов оператора на командную линию, реле времени, с шифратором и контрольным прибором для проверки правильности зашифровки поданной команды при наладке и ремонте;

на выносном приёмном пункте:

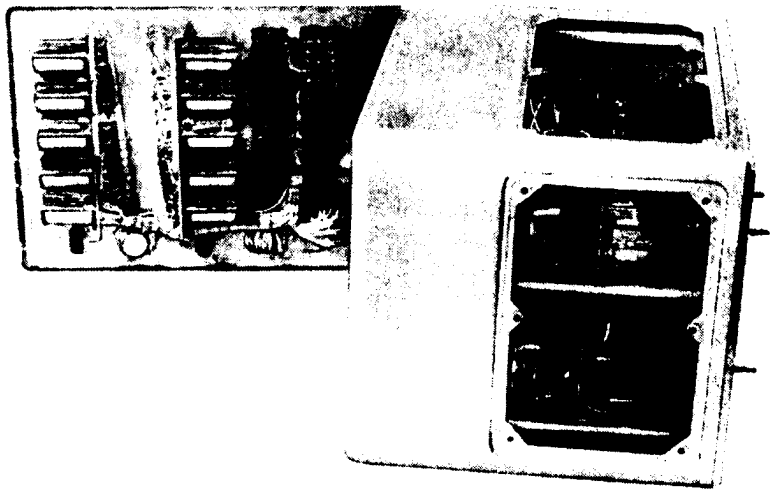
а) главный шкаф НВПП с блоком питания, дешифратором, реле выбора комплекта управления, реле времени и трансформаторно-разделительными схемами;

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Пульт радиста-оператора



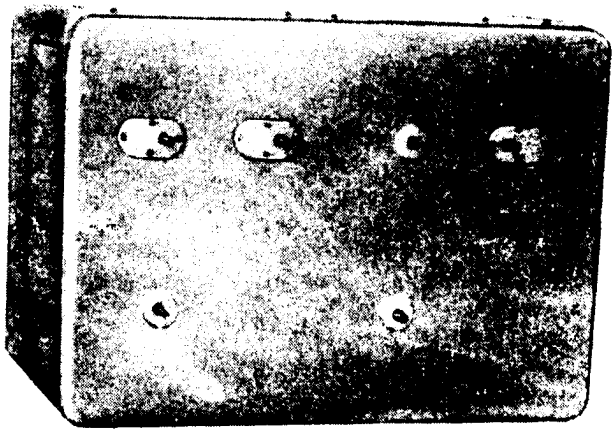
Индивидуальный исполнительный комплект
в раскрытом виде

б) четыре индивидуальных исполнительных комплекта (ИИК);
в) стабилизатор типа УСН-350.

Аппаратура предназначена для работы с радиоприёмниками типа "Кит", "Русалка" и "Туман".

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Индивидуальный исполнительный комплект /общий вид/

Схема допускает коммутацию любого пульта оператора на любой исполнительный комплект.

Питается аппаратура от сети переменного тока 220 в, 50 гц.

Потребляемая мощность в радиобюро - 50 вт, на приёмном пункте - 250 вт.

Т05682. Подписано к печати 29/У 1961 г. Тираж 1500. Заказ 210.
Ротапринт Союзморниипроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

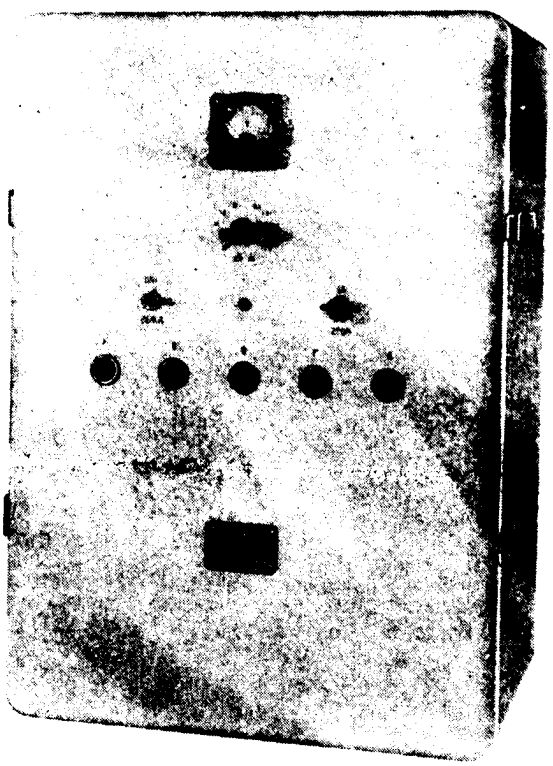
СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

АППАРАТУРА ТЕЛЕУПРАВЛЕНИЯ РАДИОПРИЕМНЫМИ УСТРОЙСТВАМИ „ТУРА-1"

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Аппаратура типа "Тура-1" предназначена для дистанционного (до 30 км) управления (и контроля) по проводам из радиобюро радиоприёмными устройствами без промежуточного усиления передаваемых сигналов. Устанавливают на радиоцентрах ММФ и полярных станциях. Такое управление значительно уменьшает вли-



Главный шкаф НВПП

яние индустриальных помех и помех от собственных радиопередатчиков, повышает оперативность связи, позволяет значительно сократить затраты на содержание обслуживающего персонала, транспорта и строительство жилых зданий.

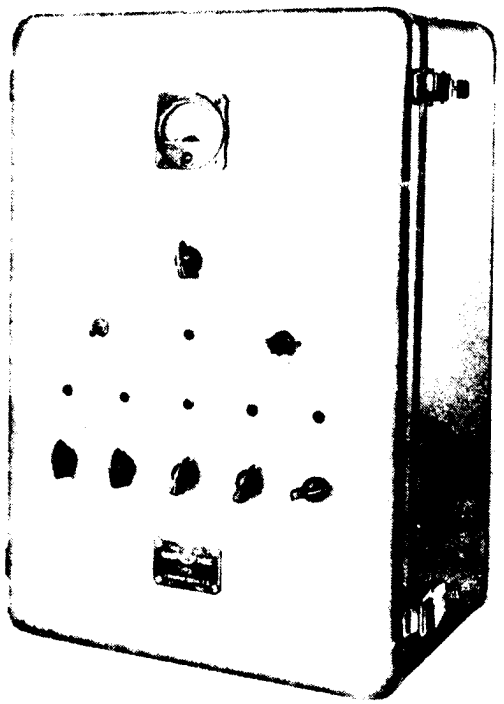
Комплект аппаратуры обеспечивает управление четырьмя радиоприёмниками. При этом выполняют следующие операции: включение и выключение приёмника; включение и выключение качаю-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

щейся дежурной настройки (может быть заменено переключением рода работы); переключение диапазонов; грубая и точная регулировка настройки; точная регулировка настройки без занятия канала управления; регулировка усиления по промежуточной или низкой частоте; регулировка тона; переключение селективности; контроль номера установленного диапазона.

Всего подается 31 команда, из которых пять для выбора комплекта управления, остальные для непосредственного управления приёмником.



Главный шкаф радиобюро

В состав аппаратуры "Тура-1" входят:

в радиобюро:

а) пять пультов радиста-оператора (ПРО), на передней панели которых расположены все органы управления, сигнализации и контроля работы приёмника;

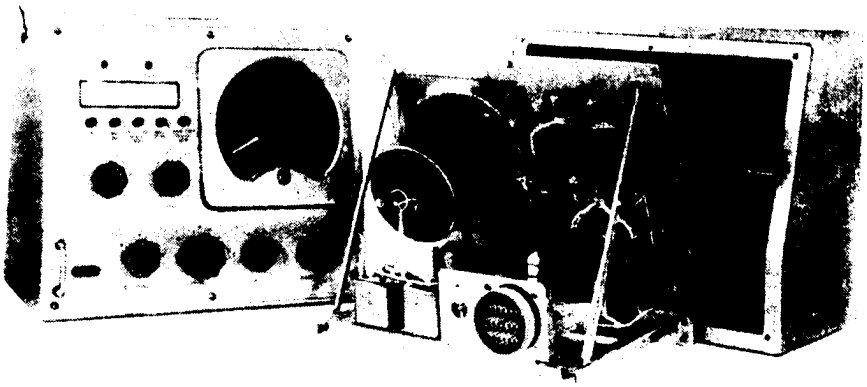
б) главный шкаф с блоком питания, реле включения пультов оператора на командную линию, реле времени, с шифратором и контрольным прибором для проверки правильности зашифровки поданной команды при наладке и ремонте;

на выносном приёмном пункте:

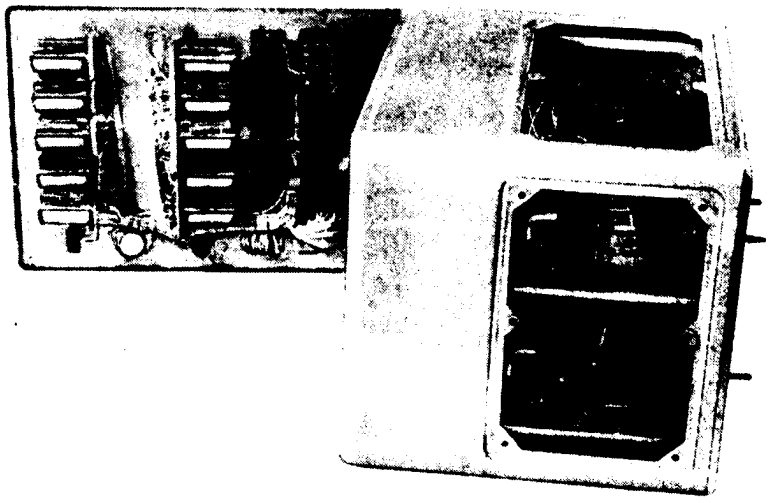
а) главный шкаф НВПП с блоком питания, дешифратором, реле выбора комплекта управления, реле времени и трансформаторно-разделительными схемами;

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Пульт радиста-оператора



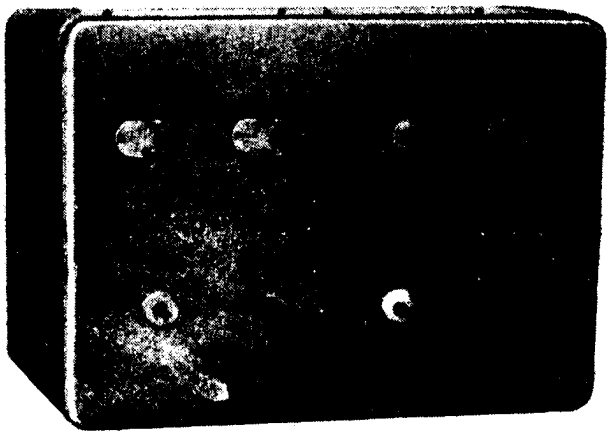
Индивидуальный исполнительный комплект
в раскрытом виде

б) четыре индивидуальных исполнительных комплекта (ИИК);
в) стабилизатор типа УСН-350.

Аппаратура предназначена для работы с радиоприёмниками типа "Кит", "Русалка" и "Туман".

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Индивидуальный исполнительный комплект /общий вид/

Схема допускает коммутацию любого пульта оператора на любой исполнительный комплект.

Питается аппаратура от сети переменного тока 220 в, 50 гц.

Потребляемая мощность в радиобюро - 50 вт, на приёмном пункте - 250 вт.

Т05682. Подписано к печати 29/У 1961 г. Тираж 1500. Заказ 210.
Ротапринт Союзморниипроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

STAT
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

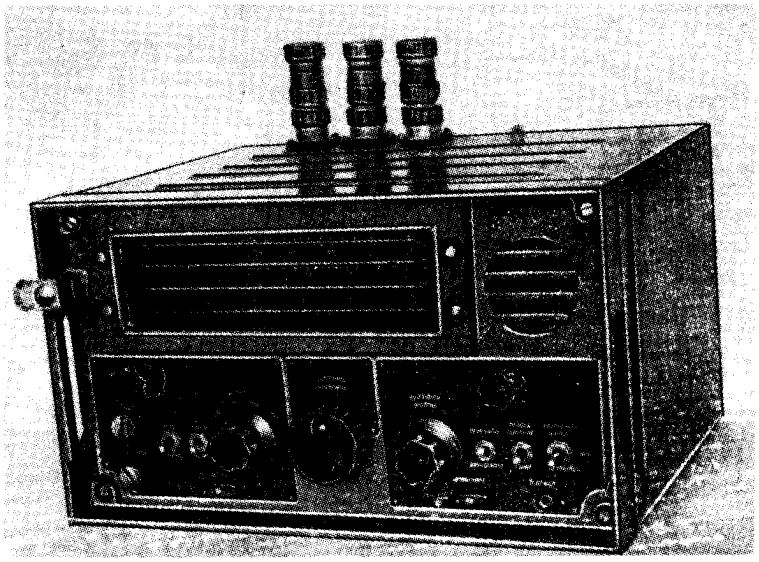
Page Denied

Next 2 Page(s) In Document Denied

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

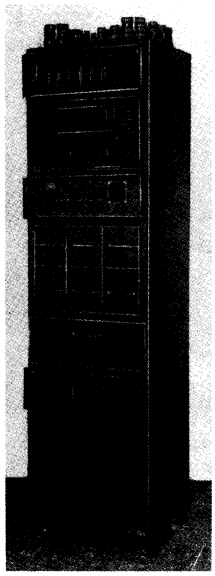


СИСТЕМА ГРОМКОГОВОРЯЩЕЙ СВЯЗИ И ТРАНСЛЯЦИИ "БЕРЕЗКА"

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Аппаратура типа "Березка" предназначена для служебной громкоговорящей связи между постами судна, для подачи команд и распоряжений и трансляции широковещательных передач.



Приставка ТП-1

В комплект аппаратуры входят 38 типов приборов, позволяющих создавать в зависимости от проекта судна следующие необходимые схемы громкоговорящей связи и трансляции:

1. Схема дуплексной громкоговорящей связи с коммутаторами. У каждого абонента устанавливают коммутатор на 1, 3, 5, 10 или 20 абонентов, выпрямитель В-1, громкоговоритель и микрофон.

2. Схема дуплексной циркулярной громкоговорящей связи между постоянно включенными абонентами /до восьми/ при помощи аппаратов АЦ /аппарат для парной и циркулярной связи/.

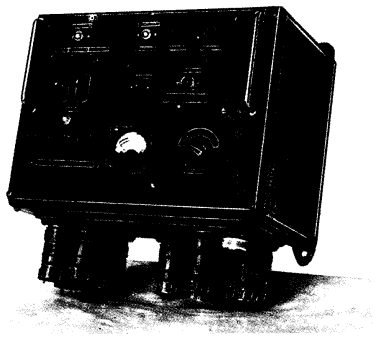
Мощность громкоговорителя у каждого абонента до 10 вт.

3. Схема полудуплексной циркулярной громкоговорящей связи между постоянно включенными абонентами общей мощностью до 25 вт.

4. Схема для передачи распоряжений по линиям трансляции и трансляции широковещательных передач. В зависимости от типа судна и необходимой мощности трансляционной установки применяют трансляционные приставки ТП-1 или ТП-2. При использовании приставки ТП-1 общая мощность трансляции - 100 вт, а при подключении внешних усилителей ТУ-50 или ТУ-100 может быть увеличена до 600 вт. При использовании приставки ТП-2 общая мощность - 25 вт.

5. Схема громкоговорящей связи с другими судами и с берегом. В комплект системы входят два мегафона МГ-50 с механизмами вращения мощностью 50 вт каждый. Управление мегафонами - дистанционное с пультов управления.

Усилители и выпрямители системы "Березка" смонтированы на полупроводниковых диодах и триодах. Вследствие этого габариты, вес аппаратуры, а также мощность, потребляемая от



Приставка ТП-2

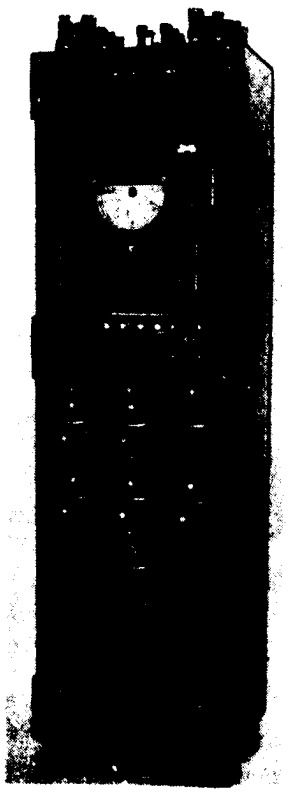
судовой сети переменного тока, резко снижены. Приборы рассчитаны на непрерывную круглосуточную работу. Аппаратура питается от судовой сети переменного тока 127/220 в или постоянного тока 110/220 в через преобразователь.

Т05610. Подписано к печати 24/1У 1961 г. Тираж 3000. Заказ 138
Ротапринт Союзморниипроекта. Москва, Б.Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



Приставка ТП-1

СИСТЕМА УНИФИЦИРОВАННОЙ СУДОВОЙ ГРОМКОГОВОРЯЩЕЙ СВЯЗИ И ТРАНСЛЯЦИИ „БЕРЕЗКА"

АППАРАТУРА ДЛЯ СЛУЖЕБНЫХ И ШИРОКОВЕЩАТЕЛЬНЫХ ПЕРЕДАЧ С ПРИСТАВКОЙ ТП-1

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Аппаратура предназначена для передачи на морских судах команд и распоряжений с трех командных постов по четырем трансляционным линиям и художественного вещания от радиоприемника, проигрывателя, микрофона и магнитофона.

Основные приборы системы – трансляционная приставка ТП-1, внешние усилители ТУ-50 и ТУ-100 (соответственно 50 и 100 вт), коммутаторы, выпрямители В-1 и В-1Б и микрофоны для командных и художественных передач.

В приборе ТП-1 размещены усилители (25 вт), радиоприемник, электропроигрыватель и местный микрофон.

Передача команд и распоряжений по трансляционным линиям и включение питания на усилители производится через коммутаторы дуплексной связи. Включение питания на все блоки аппаратуры, набор трансляционных линий, а также выбор и включение источников художественного вещания производится на панелях управления приставки ТП-1.

Трансляционным линиям присвоены наименования: "Служебная", "Обиходная", "Резервная" и "Верхняя палуба" – в зависимости от помещения, где установлены громкоговорители.

Схема трансляции обеспечивает преимущество старших командных постов перед младшими и командных передач – перед широковещательными. Командный пост первой очереди имеет преимущества перед всеми командными постами, командный пост второй очереди – перед постами третьей очереди. Преимущество одних постов перед другими обеспечивается автоматически. На приставке ТП-1 имеются сигнальные лампы, указывающие обслуживающему персоналу включенные для передачи трансляционные линии.

Питается аппаратура переменным током 127 или 220 в, 50 гц или постоянным током 110 или 220 в через преобразователи ПН-28,5 и АПН-45.

Т03196. Подписано к печати 24/IУ 1962 г. Тираж 800. Заказ 730.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

STAT
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

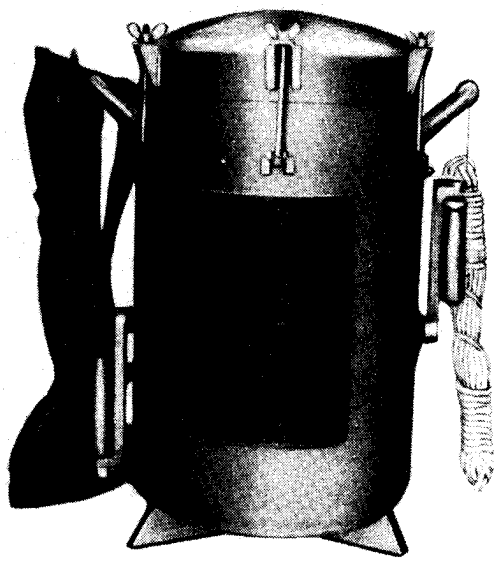
Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



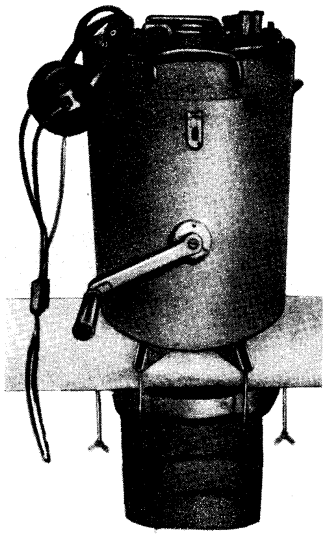
ШЛЮПОЧНАЯ ПЕРЕНОСНАЯ АВАРИЙНАЯ РАДИОСТАНЦИЯ „ШЛЮП“

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Шлюпочная переносная аварийная радиостанция "Шлюп" рассчитана на работу со спасательных шлюпок.

Радиостанция является приемо-передающей и позволяет осуществлять двустороннюю радиотелеграфную связь, а также

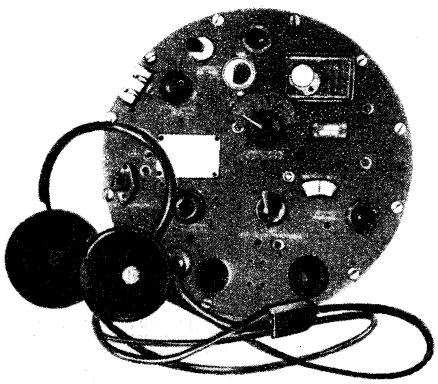


Крепление радиостанции к банке шлюпки

автоматическую подачу сигналов тревоги и бедствия. Она отличается высокой надежностью работы в различных метеорологических условиях и простотой обслуживания, дающей возможность пользоваться радиостанцией лицам, не имеющим специальной подготовки.

Радиостанция может работать на мачтовую антенну, поднимаемую на весле или мачте шлюпки, и на змейковую, поднимаемую воздушным змеем. Она обладает положительной плавучестью и в воде не тонет. Яркая окраска радиостанции облегчает ее обнаружение на поверхности моря. Питается радиостанция от генератора с ручным приводом, размещенного вместе с приемо-передатчиком и запасным имуществом в прочном водонепроницаемом корпусе.

Передатчик имеет фиксированные частоты: 500 кгц /600 м/, 6273 кгц /47,82 м/ и 8364 кгц /35,86 м/. Мощность - 10 вт. Модуляция - сеточная, глубиной не менее 70%. Автоматический датчик обеспечивает передачу сигналов тревоги и бедствия в соответствии с Правилами Морского Регистра СССР.



Панель управления радиостанции

Приемник - пятиламповый двухдиапазонный супергетеродин, рассчитан для приема телеграфных и телефонных сигналов на любой частоте в диапазоне от 400 до 550 кгц и от 6000 до 9000 кгц. Чувствительность не хуже 100 мкв при выходной мощности 6 мвт.

Блок питания - генератор постоянного тока с выходной мощностью 35 вт, при вращении ручки со скоростью 60-80 об/мин дает напряжение для питания приемо-передатчика 350, 110 и 3 в.

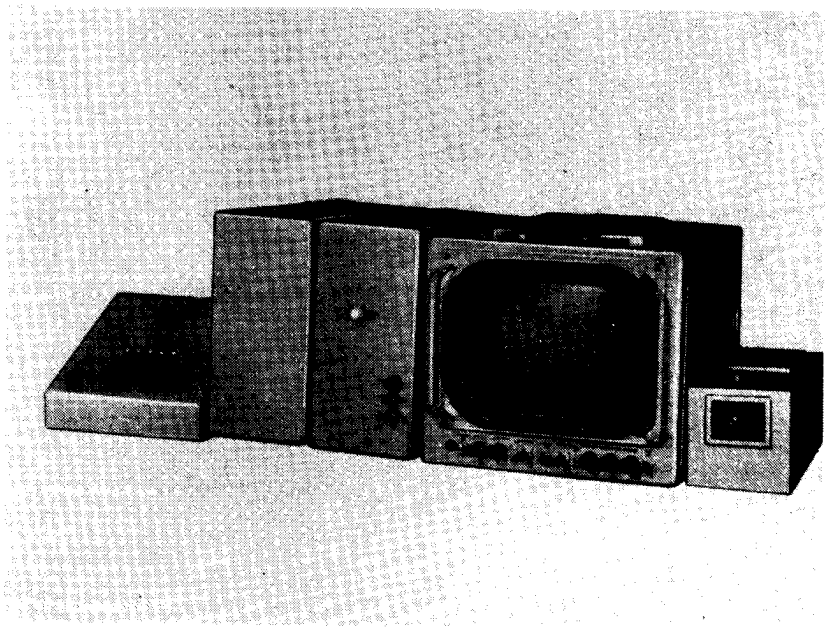
Радиостанция смонтирована в кожухе цилиндрической формы. Высота - 605 мм, диаметр - 300 мм. Вес - 25 кг.

Т03863. Подписано к печати 28/III 1961 г. Тираж 2000. Заказ 96
Ротапринт Союзморниипроекта. Москва, Б.Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



ПРОМЫШЛЕННАЯ ТЕЛЕВИЗИОННАЯ УСТАНОВКА ПТУ-4

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Промышленная телевизионная установка ПТУ-4 представляет собой многокамерную телевизионную систему, предназначенную для дистанционного наблюдения за различными работами и технологическими процессами, в частности на объектах, расположенных в различных местах и удаленных друг от друга, а также от наблюдателя.

В состав установки входят следующие блоки:

Передающая камера КТ-29	до 5 шт.
Оптическая головка ОП-3	до 5 "
Блок канала УВ-19	1 "
Видеоприемное устройство ВКП-48	1 "
Блок коммутации БК-165	1 "
Коммутатор БК-167	1 "
Дополнительное видеоприемное устройство /телевизор типа "Рубин"/	до 5 "

Передающая камера КТ-29 преобразует оптическое изображение в электрический сигнал. Этот сигнал формируется и усиливается в блоке канала УВ-19 и по линии связи передается на приемное устройство ВКП-48, где поступает на вход приемной трубки и преобразовывается в изображение. Блок коммутации БК-165 обеспечивает переключение пяти передающих камер. Коммутатор БК-167 позволяет осуществлять дистанционное управление электрическим режимом работы передающих трубок. Для дистанционного управления оптической фокусировкой и диафрагмированием к передающей камере может быть присоединена оптическая головка ОП-3.

Для дублирования изображения, получаемого на видеоприемном устройстве, применяют дополнительные приемные устройства - телевизоры типа "Рубин".

Установка имеет чересстрочное разложение изображения на 625 строк при 25 кадрах в секунду. Длина кабельной линии связи между передающими камерами и блоком канала, а также между блоком канала и телевизорами - до 1000 м. Непрерывная работа установки - 23 часа с перерывом на 1 час.

Особенностью установки ПТУ-4 является наличие дежурно-экономического режима, который позволяет в 5-8 раз повысить срок службы передающей трубки и ламп камеры.

Установка питается от сети переменного тока 220 в, 50 гц. Потребляемая мощность не превышает 500 вт. ПТУ-4 находит все большее применение в морских портах для улучшения оперативного диспетчерского руководства и контроля за грузовыми и швартовными операциями.

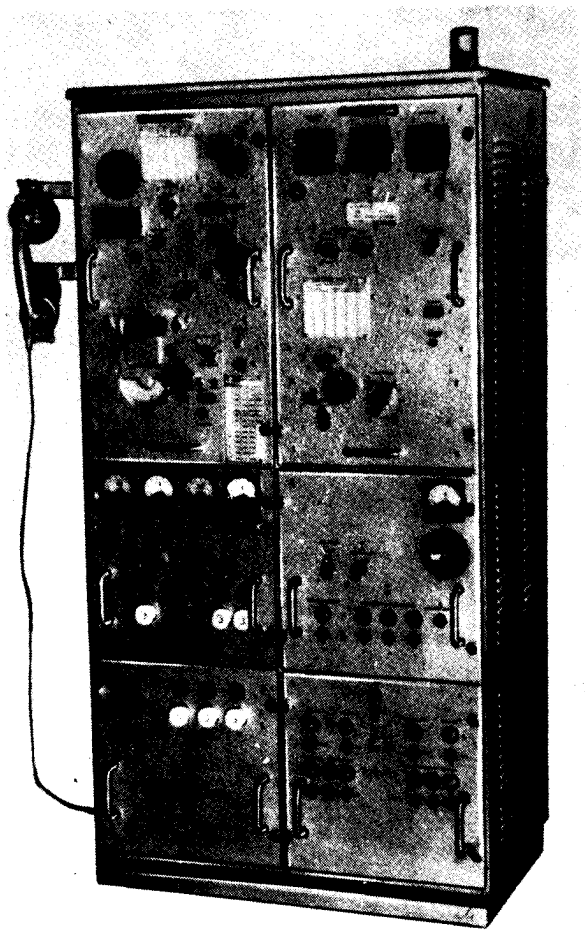
Т03877. Подписано к печати 1/1У 1961 г. Тираж 2000. Заказ 107.
Ротапринт Союзморниипроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

7 К



СУДОВОЙ РАДИОПЕРЕДАТЧИК „ИЛЬМЕНЬ"

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Радиопередатчик "Ильмень" предназначен для судов морского флота. Имеет плавный диапазон частот от 1,5 до 24 Мгц и 49 частот, стабилизированных кварцами в этом же диапазоне. Для наилучшей стабильности частоты кварцы помещены в термостат. Возможное отклонение частоты от номинальной на плавном диапазоне - 0,01% и при кварцевой стабилизации - 0,005%. Мощность в антенне 400 вт. Род работы - A_1, A_2 и A_3. Глубина модуляции в режиме A_2 и A_3 - 90%. Предусмотрено дистанционное включение и выключение высокого напряжения и дистанционная работа ключом и микрофоном с выносного поста связи (ВПС). Для этого к передатчику придается специальная приставка.

Питание передатчика от сети переменного трехфазного тока 380/220 в, 50 гц, или от сети постоянного тока 110 или 220 в через преобразователь ПТ-2,5.

Потребляемая мощность от сети переменного тока - 2,5 квт. В передатчике применены полупроводниковые выпрямительные элементы.

Габариты передатчика: высота 1600 мм; ширина 860 мм; глубина 505 мм.

Вес 323 кг.

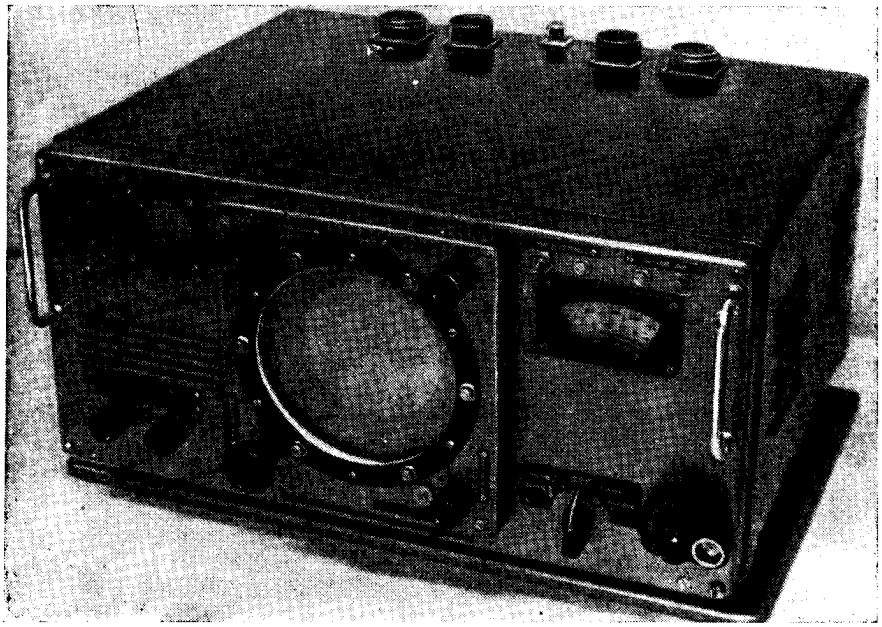
Т03196. Подписано к печати 24/IУ 1962 г. Тираж 1000. Заказ 726.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

7



СУДОВОЙ РАДИОПЕЛЕНГАТОР С ВИЗУАЛЬНЫМ ОТСЧЕТОМ ПЕЛЕНГА

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

На большей части судов морского флота используются слуховые радиопеленгаторы.

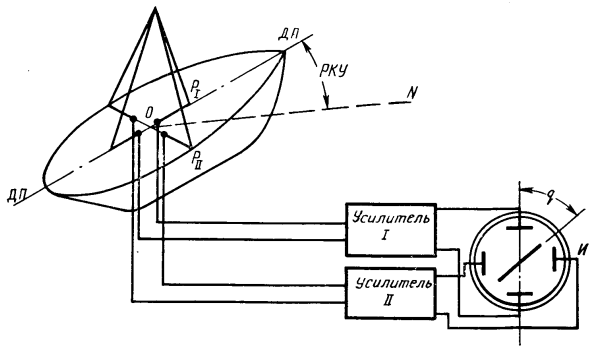
Однако радиопеленгование на слух по минимуму слышимости сигналов сложно и требует значительного времени и опыта.

Чтобы повысить значение радиопеленгования в судовождении, необходимо устранить недостатки и затруднения, связанные с использованием слуховых радиопеленгаторов. В значительной мере это возможно при использовании новых типов радиопеленгаторов — с визуальной индикацией пеленга.

Наиболее перспективными для судовождения являются двухканальные визуальные радиопеленгаторы (ВРП).

Принцип действия и особенности ВРП

На входы двух одинаковых усилителей *I* и *II* присоединяются взаимно перпендикулярные рамочные антенны P_I и P_{II}. Выходы усилителей соединены с отклоняющими пластинами электронно-лучевой трубки *И*.



Электродвижущие силы (э. д. с.) в рамочных антеннах зависят от направления на пеленгуемый радиомаяк. Если параметры усилителей (коэффициенты усиления, фазовые сдвиги) одинаковы, напряжения на отклоняющих пластинах электронно-лучевой трубки будут пропорциональны э. д. с в рамочных антеннах. Вызванное напряжениями перемещение электронного луча по экрану трубки создаст на нем светящуюся линию, угол наклона которой *q* будет равен углу между диаметральной плоскостью судна *ДП* и направлением прихода радиоволн *РКУ*.

В судовых условиях от воздействия на рамочные антенны полей вторичного излучения изображение на экране трубки может иметь вид вытянутого эллипса. Отсчет пеленга производится с помощью визира и шкалы.

Опыт эксплуатации визуальных радиопеленгаторов на судах показывает, что они имеют следующие характерные особенности:

практически мгновенную, автоматическую индикацию сигналов пеленгуемого радиомаяка и визуальное определение пеленга;

сохранение точности пеленгования при наличии помех со стороны мешающих радиостанций или атмосферных разрядов;

простоту операций, необходимых для проведения пеленгования и оценки качества пеленга, что предельно снижает субъективные ошибки наблюдателя;

возможность визуальной индикации момента прохождения равносигнальных зон секторных радиомаяков, что позволяет производить отсчет с точностью ±0,5 знака.

Техническая характеристика ВРП

Двухканальный визуальный радиопеленгатор имеет ручную балансировку усилителей по усилению и фазе по сигналам пеленгуемого радиомаяка или радиостанции.

Радиопеленгатор предназначен для пеленгования радиомаяков и радиостанций, работающих незатухающими, тонально модулированными и модулированными колебаниями в диапазоне частот 245—550 *кгц*.

Чувствительность при использовании рамочных антенн диаметром 1,2 *м* — около 25 *мкв/м*, при использовании такелажных рамочных антенн с площадями по 25—28 $м^2$ — около 5 *мкв/м*.

Полоса пропускания — 800 *гц*.

Ослабление сигнала зеркального канала — более 70 *дб*; сигнала промежуточной частоты — не менее 50 *дб*.

Пределы компенсации радиодевиации — от 0 до 25°.

Количество ламп приемоиндикатора — 17.

Потребляемая мощность от сети переменного тока — 127 *ва*.

Предусмотрен вариант питания от сети постоянного тока.

Габаритные размеры приемоиндикатора: 500×270×380 *мм*.

Вес приемоиндикатора — около 23 *кг*.

Макет радиопеленгатора разработан кафедрой радионавигационных устройств Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С. О. Макарова и прошел испытания на судах Балтийского государственного морского пароходства.

Опытное серийное производство радиопеленгаторов организовано в экспериментальных мастерских ЛВИМУ (г. Ленинград, В-111, Косая линия, 15а).

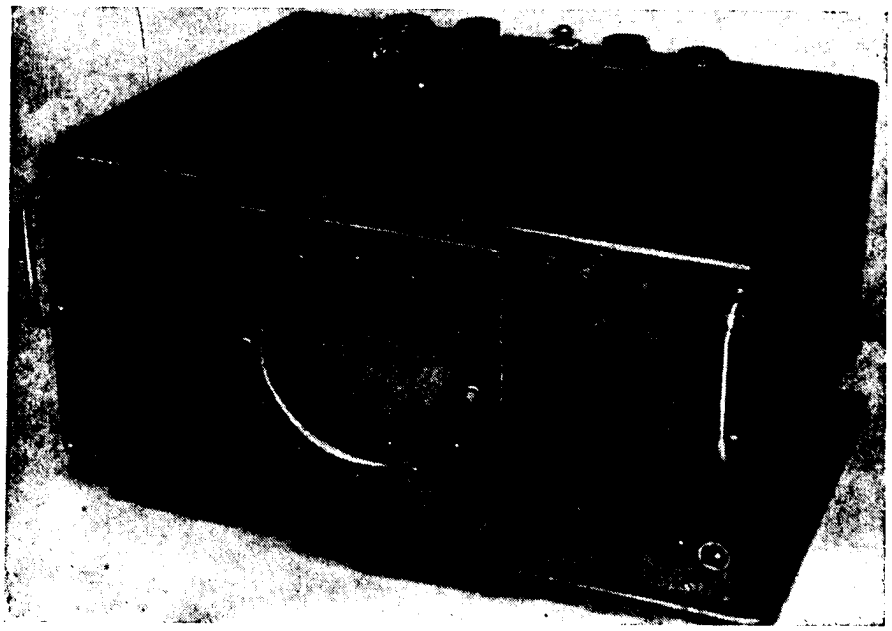
Подп. к печ. 12/V-60 г. Изд-во **«Морской транспорт»**. Изд. № РФ—2140. Тираж 5000 экз.

7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 460

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



СУДОВОЙ РАДИОПЕЛЕНГАТОР С ВИЗУАЛЬНЫМ ОТСЧЕТОМ ПЕЛЕНГА

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

На большей части судов морского флота используются слуховые радиопеленгаторы.

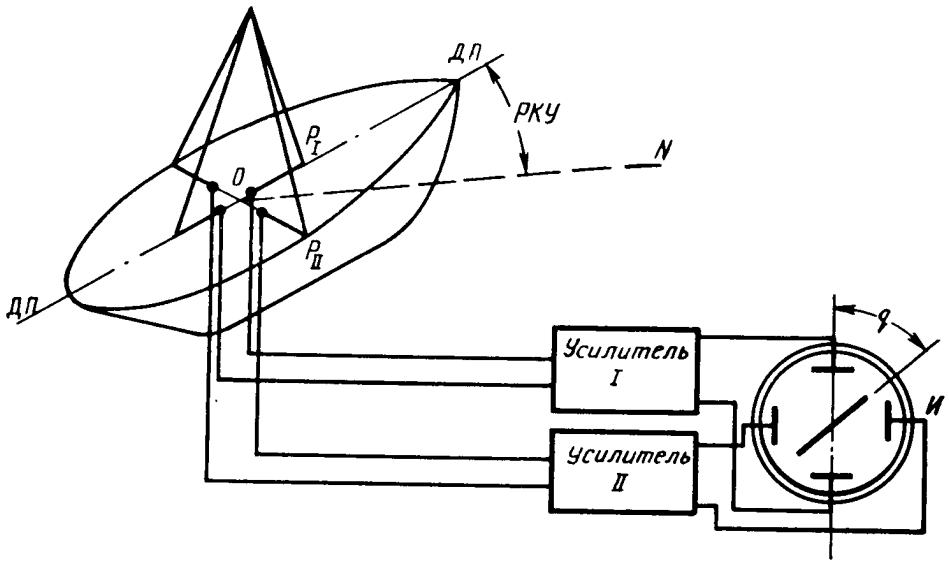
Однако радиопеленгование на слух по минимуму слышимости сигналов сложно и требует значительного времени и опыта.

Чтобы повысить значение радиопеленгования в судовождении, необходимо устранить недостатки и затруднения, связанные с использованием слуховых радиопеленгаторов. В значительной мере это возможно при использовании новых типов радиопеленгаторов — с визуальной индикацией пеленга.

Наиболее перспективными для судовождения являются двухканальные визуальные радиопеленгаторы (ВРП).

Принцип действия и особенности ВРП

На входы двух одинаковых усилителей *I* и *II* присоединяются взаимно перпендикулярные рамочные антенны P_I и P_{II}. Выходы усилителей соединены с отклоняющими пластинами электронно-лучевой трубки *И*.



Электродвижущие силы (э. д. с.) в рамочных антеннах зависят от направления на пеленгуемый радиомаяк. Если параметры усилителей (коэффициенты усиления, фазовые сдвиги) одинаковы, напряжения на отклоняющих пластинах электронно-лучевой трубки будут пропорциональны э. д. с в рамочных антеннах. Вызванное напряжениями перемещение электронного луча по экрану трубки создаст на нем светящуюся линию, угол наклона которой q будет равен углу между диаметральной плоскостью судна *ДП* и направлением прихода радиоволн *РКУ*.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

В судовых условиях от воздействия на рамочные антенны полей вторичного излучения изображение на экране трубки может иметь вид вытянутого эллипса. Отсчет пеленга производится с помощью визира и шкалы.

Опыт эксплуатации визуальных радиопеленгаторов на судах показывает, что они имеют следующие характерные особенности:

практически мгновенную, автоматическую индикацию сигналов пеленгуемого радиомаяка и визуальное определение пеленга;

сохранение точности пеленгования при наличии помех со стороны мешающих радиостанций или атмосферных разрядов;

простоту операций, необходимых для проведения пеленгования и оценки качества пеленга, что предельно снижает субъективные ошибки наблюдателя;

возможность визуальной индикации момента прохождения равносигнальных зон секторных радиомаяков, что позволяет производить отсчет с точностью $\pm 0{,}5$ знака.

Техническая характеристика ВРП

Двухканальный визуальный радиопеленгатор имеет ручную балансировку усилителей по усилению и фазе по сигналам пеленгуемого радиомаяка или радиостанции.

Радиопеленгатор предназначен для пеленгования радиомаяков и радиостанций, работающих незатухающими, тонально модулированными и модулированными колебаниями в диапазоне частот 245—550 *кгц*.

Чувствительность при использовании рамочных антенн диаметром 1,2 *м* — около 25 *мкв/м*, при использовании такелажных рамочных антенн с площадями по 25—28 $м^2$ — около 5 *мкв/м*.

Полоса пропускания — 800 *гц*.

Ослабление сигнала зеркального канала — более 70 *дб*; сигнала промежуточной частоты — не менее 50 *дб*.

Пределы компенсации радиодевиации — от 0 до 25°.

Количество ламп приемоиндикатора — 17.

Потребляемая мощность от сети переменного тока — 127 *ва*.

Предусмотрен вариант питания от сети постоянного тока.

Габаритные размеры приемоиндикатора: $500 \times 270 \times 380$ *мм*.

Вес приемоиндикатора — около 23 *кг*.

Макет радиопеленгатора разработан кафедрой радионавигационных устройств Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С. О. Макарова и прошел испытания на судах Балтийского государственного морского пароходства.

Опытное серийное производство радиопеленгаторов организовано в экспериментальных мастерских ЛВИМУ (г. Ленинград, В-111, Косая линия, 15а).

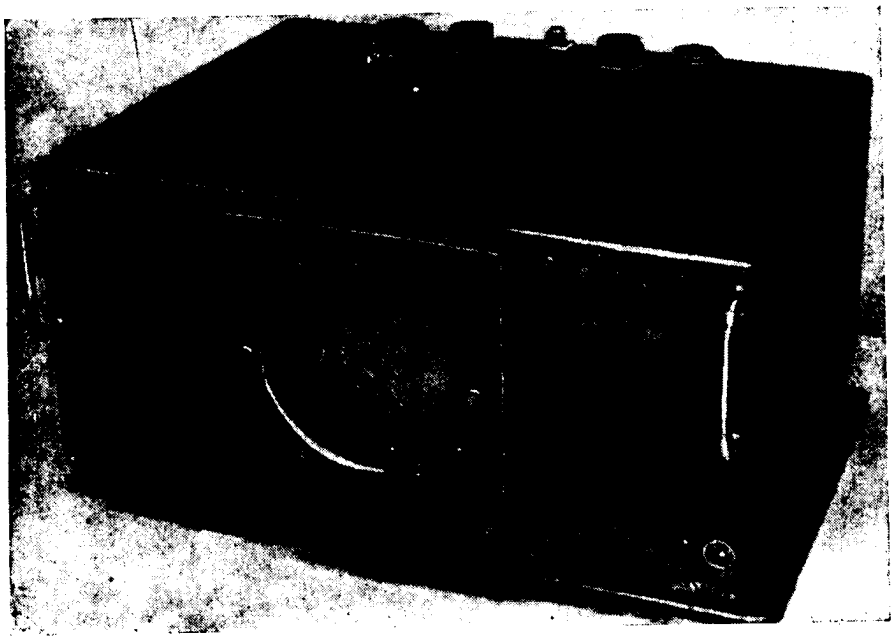
Подп. к печ. 12/V-60 г. Изд-во **«Морской транспорт»**. Изд. № РФ—2140. Тираж 5000 экз.

7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 460

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



СУДОВОЙ РАДИОПЕЛЕНГАТОР С ВИЗУАЛЬНЫМ ОТСЧЕТОМ ПЕЛЕНГА

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

На большей части судов морского флота используются слуховые радиопеленгаторы.

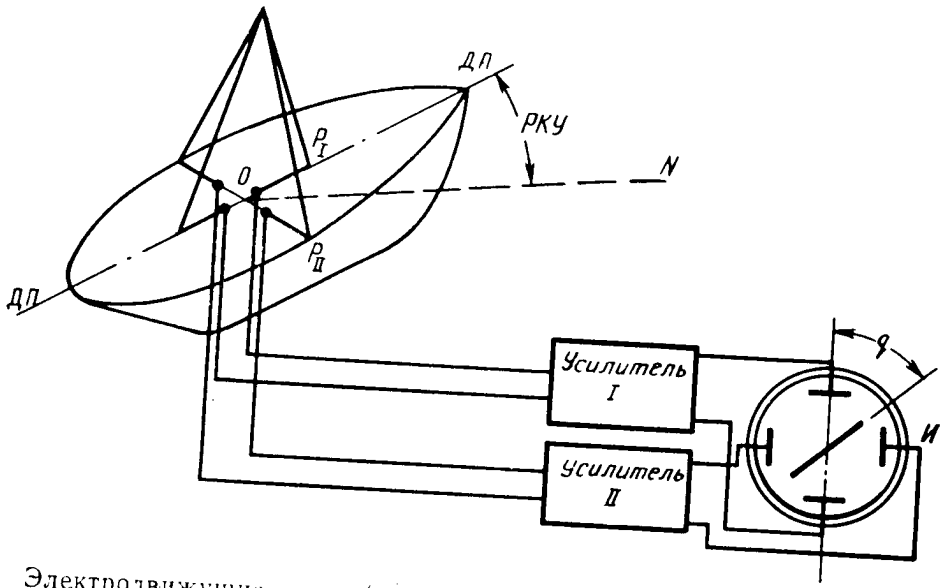
Однако радиопеленгование на слух по минимуму слышимости сигналов сложно и требует значительного времени и опыта.

Чтобы повысить значение радиопеленгования в судовождении, необходимо устранить недостатки и затруднения, связанные с использованием слуховых радиопеленгаторов. В значительной мере это возможно при использовании новых типов радиопеленгаторов — с визуальной индикацией пеленга.

Наиболее перспективными для судовождения являются двухканальные визуальные радиопеленгаторы (ВРП).

Принцип действия и особенности ВРП

На входы двух одинаковых усилителей *I* и *II* присоединяются взаимно перпендикулярные рамочные антенны P_I и P_{II}. Выходы усилителей соединены с отклоняющими пластинами электронно-лучевой трубки *И*.



Электродвижущие силы (э. д. с.) в рамочных антеннах зависят от направления на пеленгуемый радиомаяк. Если параметры усилителей (коэффициенты усиления, фазовые сдвиги) одинаковы, напряжения на отклоняющих пластинах электронно-лучевой трубки будут пропорциональны э. д. с в рамочных антеннах. Вызванное напряжениями перемещение электронного луча по экрану трубки создаст на нем светящуюся линию, угол наклона которой q будет равен углу между диаметральной плоскостью судна *ДП* и направлением прихода радиоволн *РКУ*.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

В судовых условиях от воздействия на рамочные антенны полей вторичного излучения изображение на экране трубки может иметь вид вытянутого эллипса. Отсчет пеленга производится с помощью визира и шкалы.

Опыт эксплуатации визуальных радиопеленгаторов на судах показывает, что они имеют следующие характерные особенности:

практически мгновенную, автоматическую индикацию сигналов пеленгуемого радиомаяка и визуальное определение пеленга;

сохранение точности пеленгования при наличии помех со стороны мешающих радиостанций или атмосферных разрядов;

простоту операций, необходимых для проведения пеленгования и оценки качества пеленга, что предельно снижает субъективные ошибки наблюдателя;

возможность визуальной индикации момента прохождения равносигнальных зон секторных радиомаяков, что позволяет производить отсчет с точностью $\pm 0{,}5$ знака.

Техническая характеристика ВРП

Двухканальный визуальный радиопеленгатор имеет ручную балансировку усилителей по усилению и фазе по сигналам пеленгуемого радиомаяка или радиостанции.

Радиопеленгатор предназначен для пеленгования радиомаяков и радиостанций, работающих незатухающими, тонально модулированными и модулированными колебаниями в диапазоне частот 245—550 *кгц*.

Чувствительность при использовании рамочных антенн диаметром 1,2 *м* — около 25 *мкв/м*, при использовании такелажных рамочных антенн с площадями по 25—28 $м^2$ — около 5 *мкв/м*.

Полоса пропускания — 800 *гц*.

Ослабление сигнала зеркального канала — более 70 *дб*; сигнала промежуточной частоты — не менее 50 *дб*.

Пределы компенсации радиодевиации — от 0 до 25°.

Количество ламп приемоиндикатора — 17.

Потребляемая мощность от сети переменного тока — 127 *ва*.

Предусмотрен вариант питания от сети постоянного тока.

Габаритные размеры приемоиндикатора: $500 \times 270 \times 380$ *мм*.

Вес приемоиндикатора — около 23 *кг*.

Макет радиопеленгатора разработан кафедрой радионавигационных устройств Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С. О. Макарова и прошел испытания на судах Балтийского государственного морского пароходства.

Опытное серийное производство радиопеленгаторов организовано в экспериментальных мастерских ЛВИМУ (г. Ленинград, В-111, Косая линия, 15а).

Подп. к печ. 12/V-60 г. Изд-во **«Морской транспорт»**. Изд. № РФ—2140. Тираж 5000 экз.

7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 460

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

STAT
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Page Denied

Next 3 Page(s) In Document Denied

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

7н

АВТОМАТИЧЕСКОЕ РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО АБР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Автоматическое рулевое устройство АБР (авторулевой) представляет собой бесконтактный автоматический прибор и устанавливается на средних и крупных транспортных судах для управления рулевым приводом. Авторулевой осуществляет: удержание судна на прямом курсе; перекладку руля в случае ухода судна с курса; установку руля на угол, компенсирующий действие внешних сил (ветер и т. п.), создающих момент вокруг вертикальной оси судна; автоматический вывод судна на новый заданный курс.

Авторулевой работает при помощи комплекса элементов преобразования, которые вместе с гирокомпасом влияют на исполнительный мотор, приводящий в действие механизм перекладки руля.

В установку входят пульт управления, два выносных пульта управления, электромашинный усилитель, рулевой датчик и редуктор с электромагнитной муфтой (для судов с паровой рулевой машиной).

Авторулевой имеет два вида управления рулем: автоматическое и электрическое следящее, при котором руль следует за поворотом штурвала пульта.

Точность авторулевого в удержании судна в грузу на прямом курсе при скорости 10—12 узлов составляет:

при тихой погоде	$\pm 0{,}5 \div 1°$;
при состоянии моря 4—5 баллов	$\pm 1{,}5 \div 2°$;
при состоянии моря 7—9 баллов	$\pm 4 \div 5°$.

Авторулевой рассчитан на работу с гирокомпасом «Курс». Выносные пульты управления позволяют с крыльев ходового мостика поворачивать судно вправо и влево с последующим автоматическим выходом его на прежний курс. В зависимости от типа рулевого привода авторулевым присвоены номера:

АБР-1 — для электрогидравлического рулевого привода;
АБР-2 — для электрического;
АБР-3 — для гидравлического с паровой рулевой машиной.

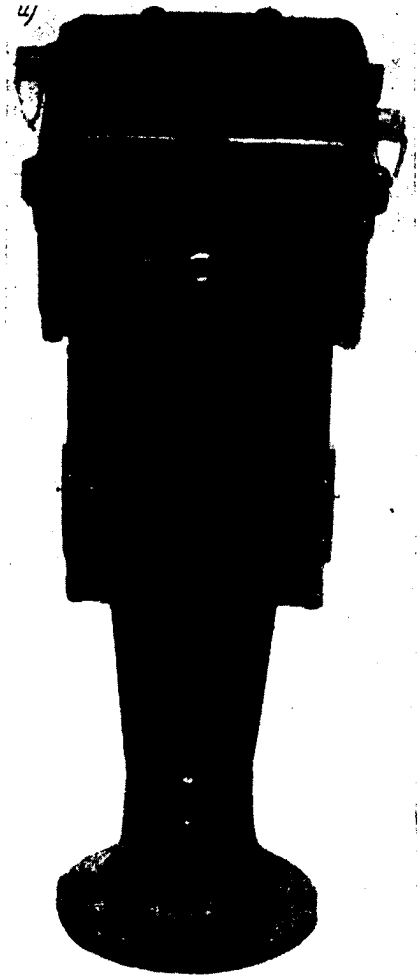
Вес всей аппаратуры — около 180 *кг*.

Подп. к печ. 9/VI-60 г. Изд-во **«Морской транспорт»**. Изд. № РФ—2140. Тир. 5000 экз.
7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 593

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



АВТОМАТИЧЕСКОЕ РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО АБР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Автоматическое рулевое устройство АБР (авторулевой) представляет собой бесконтактный автоматический прибор и устанавливается на средних и крупных транспортных судах для управления рулевым приводом. Авторулевой осуществляет: удержание судна на прямом курсе; перекладку руля в случае ухода судна с курса; установку руля на угол, компенсирующий действие внешних сил (ветер и т. п.), создающих момент вокруг вертикальной оси судна; автоматический вывод судна на новый заданный курс.

Авторулевой работает при помощи комплекса элементов преобразования, которые вместе с гирокомпасом влияют на исполнительный мотор, приводящий в действие механизм перекладки руля.

В установку входят пульт управления, два выносных пульта управления, электромашинный усилитель, рулевой датчик и редуктор с электромагнитной муфтой (для судов с паровой рулевой машиной).

Авторулевой имеет два вида управления рулем: автоматическое и электрическое следящее, при котором руль следует за поворотом штурвала пульта.

Точность авторулевого в удержании судна в грузу на прямом курсе при скорости 10—12 узлов составляет:

при тихой погоде	$\pm 0{,}5 \div 1°$;
при состоянии моря 4—5 баллов	$\pm 1{,}5 \div 2°$;
при состоянии моря 7—9 баллов	$\pm 4 \div 5°$.

Авторулевой рассчитан на работу с гирокомпасом «Курс». Выносные пульты управления позволяют с крыльев ходового мостика поворачивать судно вправо и влево с последующим автоматическим выходом его на прежний курс. В зависимости от типа рулевого привода авторулевым присвоены номера:

АБР-1 — для электрогидравлического рулевого привода;
АБР-2 — для электрического;
АБР-3 — для гидравлического с паровой рулевой машиной.

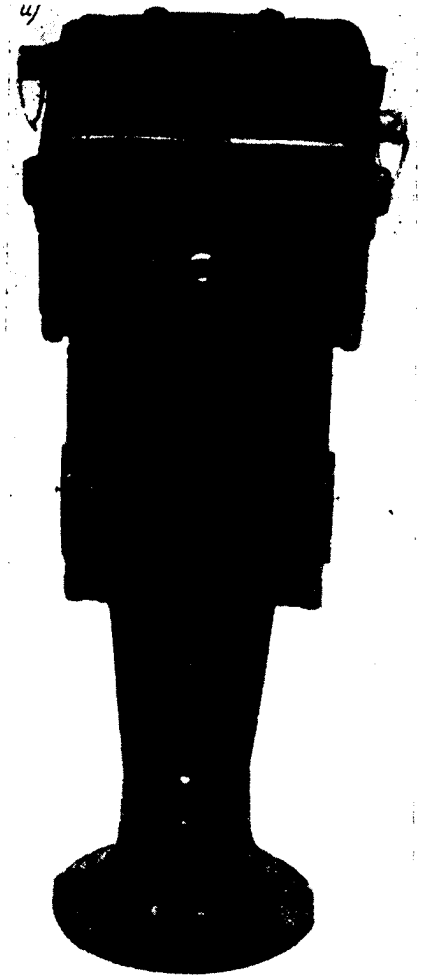
Вес всей аппаратуры — около 180 *кг*.

Подп. к печ. 9/VI-60 г. Изд-во **«Морской транспорт»**. Изд. № РФ—2140. Тир. 5000 экз.
7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 593

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



АВТОМАТИЧЕСКОЕ РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО АБР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Автоматическое рулевое устройство АБР (авторулевой) представляет собой бесконтактный автоматический прибор и устанавливается на средних и крупных транспортных судах для управления рулевым приводом. Авторулевой осуществляет: удержание судна на прямом курсе; перекладку руля в случае ухода судна с курса; установку руля на угол, компенсирующий действие внешних сил (ветер и т. п.), создающих момент вокруг вертикальной оси судна; автоматический вывод судна на новый заданный курс.

Авторулевой работает при помощи комплекса элементов преобразования, которые вместе с гирокомпасом влияют на исполнительный мотор, приводящий в действие механизм перекладки руля.

В установку входят пульт управления, два выносных пульта управления, электромашинный усилитель, рулевой датчик и редуктор с электромагнитной муфтой (для судов с паровой рулевой машиной).

Авторулевой имеет два вида управления рулем: автоматическое и электрическое следящее, при котором руль следует за поворотом штурвала пульта.

Точность авторулевого в удержании судна в грузу на прямом курсе при скорости 10—12 узлов составляет:

при тихой погоде	$\pm 0{,}5 \div 1°$;
при состоянии моря 4—5 баллов	$\pm 1{,}5 \div 2°$;
при состоянии моря 7—9 баллов	$\pm 4 \div 5°$.

Авторулевой рассчитан на работу с гирокомпасом «Курс». Выносные пульты управления позволяют с крыльев ходового мостика поворачивать судно вправо и влево с последующим автоматическим выходом его на прежний курс. В зависимости от типа рулевого привода авторулевым присвоены номера:

АБР-1 — для электрогидравлического рулевого привода;
АБР-2 — для электрического;
АБР-3 — для гидравлического с паровой рулевой машиной.

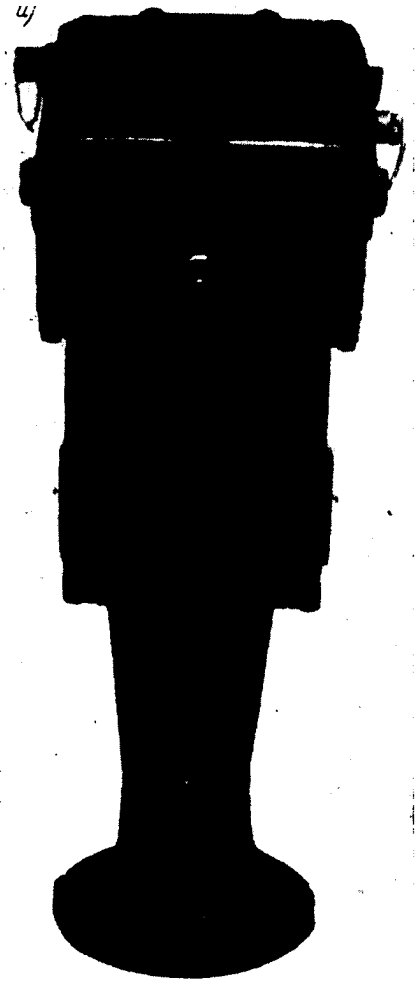
Вес всей аппаратуры — около 180 *кг*.

Подп. к печ. 9/VI-60 г. Изд-во **«Морской транспорт»**. Изд. № РФ-2140. Тир. 5000 экз.
7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 593

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



АВТОМАТИЧЕСКОЕ РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО АБР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Автоматическое рулевое устройство АБР (авторулевой) представляет собой бесконтактный автоматический прибор и устанавливается на средних и крупных транспортных судах для управления рулевым приводом. Авторулевой осуществляет: удержание судна на прямом курсе; перекладку руля в случае ухода судна с курса; установку руля на угол, компенсирующий действие внешних сил (ветер и т. п.), создающих момент вокруг вертикальной оси судна; автоматический вывод судна на новый заданный курс.

Авторулевой работает при помощи комплекса элементов преобразования, которые вместе с гирокомпасом влияют на исполнительный мотор, приводящий в действие механизм перекладки руля.

В установку входят пульт управления, два выносных пульта управления, электромашинный усилитель, рулевой датчик и редуктор с электромагнитной муфтой (для судов с паровой рулевой машиной).

Авторулевой имеет два вида управления рулем: автоматическое и электрическое следящее, при котором руль следует за поворотом штурвала пульта.

Точность авторулевого в удержании судна в грузу на прямом курсе при скорости 10—12 узлов составляет:

при тихой погоде	$0{,}5 \div 1°$;
при состоянии моря 4—5 баллов	$1{,}5 \div 2°$;
при состоянии моря 7—9 баллов	$4 \div 5°$.

Авторулевой рассчитан на работу с гирокомпасом «Курс». Выносные пульты управления позволяют с крыльев ходового мостика поворачивать судно вправо и влево с последующим автоматическим выходом его на прежний курс. В зависимости от типа рулевого привода авторулевым присвоены номера:

АБР-1 — для электрогидравлического рулевого привода;
АБР-2 — для электрического;
АБР-3 — для гидравлического с паровой рулевой машиной.

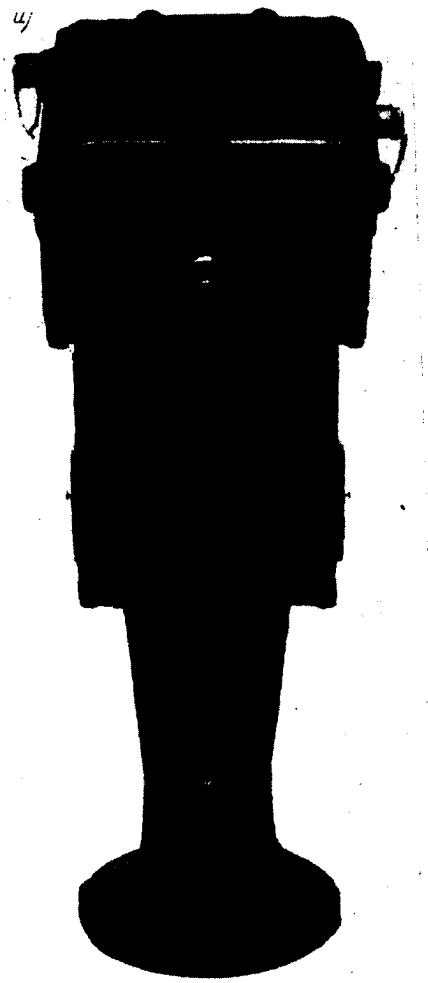
Вес всей аппаратуры — около 180 *кг*.

Подп. к печ. 9/VI-60 г. Изд-во **«Морской транспорт»**. Изд. № РФ—2140. Тир. 5 000 экз.
7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 593

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



АВТОМАТИЧЕСКОЕ РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО АБР

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Автоматическое рулевое устройство АБР (авторулевой) представляет собой бесконтактный автоматический прибор и устанавливается на средних и крупных транспортных судах для управления рулевым приводом. Авторулевой осуществляет: удержание судна на прямом курсе; перекладку руля в случае ухода судна с курса; установку руля на угол, компенсирующий действие внешних сил (ветер и т. п.), создающих момент вокруг вертикальной оси судна; автоматический вывод судна на новый заданный курс.

Авторулевой работает при помощи комплекса элементов преобразования, которые вместе с гирокомпасом влияют на исполнительный мотор, приводящий в действие механизм перекладки руля.

В установку входят пульт управления, два выносных пульта управления, электромашинный усилитель, рулевой датчик и редуктор с электромагнитной муфтой (для судов с паровой рулевой машиной).

Авторулевой имеет два вида управления рулем: автоматическое и электрическое следящее, при котором руль следует за поворотом штурвала пульта.

Точность авторулевого в удержании судна в грузу на прямом курсе при скорости 10—12 узлов составляет:

при тихой погоде	$\pm 0{,}5 \div 1°$;
при состоянии моря 4—5 баллов	$\pm 1{,}5 \div 2°$;
при состоянии моря 7—9 баллов	$\pm 4 \div 5°$.

Авторулевой рассчитан на работу с гирокомпасом «Курс». Выносные пульты управления позволяют с крыльев ходового мостика поворачивать судно вправо и влево с последующим автоматическим выходом его на прежний курс. В зависимости от типа рулевого привода авторулевым присвоены номера:

АБР-1 — для электрогидравлического рулевого привода;
АБР-2 — для электрического;
АБР-3 — для гидравлического с паровой рулевой машиной.

Вес всей аппаратуры — около 180 *кг*.

Подп. к печ. 9/VI 60 г. Изд-во **«Морской транспорт»**. Изд. № РФ—2140. Тир. 5000 экз.
7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 593

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

STAT
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Page Denied

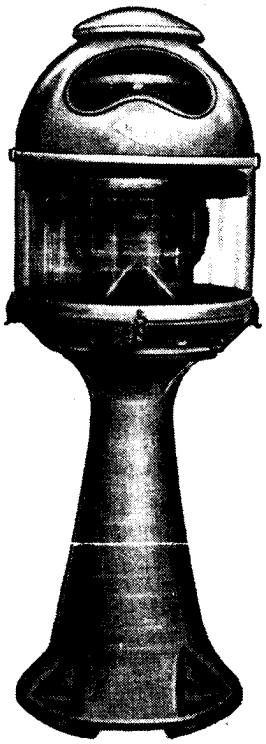
Next 1 Page(s) In Document Denied

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

7

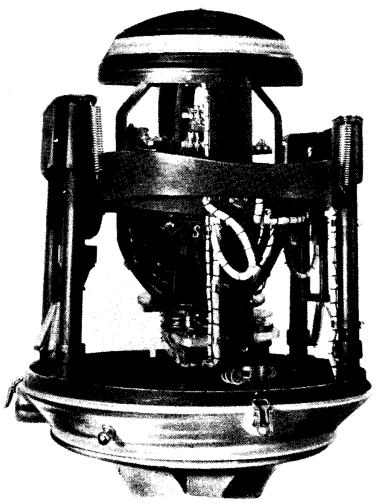


ГИРОКОМПАС МГК-2

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Гирокомпас МГК-2 - малогабаритный, одногироскопный, с торсионным ленточным подвесом чувствительного элемента, с гидравлическим маятником и бесконтактной следящей системой. Предназначен для курсоуказания на морских судах.



Прибор особенно эффективен на малотоннажных судах, так как может устанавливаться в рулевой рубке и служить непосредственно путевым компасом. Может быть также использован на крупнотоннажных судах, для чего в схеме гирокомпаса предусмотрена дистанционная передача показаний на принимающие приборы (8 шт. типа СС-150 и 6 шт. типа БС-404А).

Комплект гирокомпаса состоит из основного прибора, пульта управления, репитеров для пеленгования с пелорусами, путевого репитера с двурогим подвесом, настенных репитеров, курсографа, переходного прибора и агрегата питания с автоматическим регулятором оборотов.

Основной прибор состоит из чувствительного элемента, следящей системы и нактоуза с внешним кардановым подвесом. Ротор гиромотора вращается со скоростью 15000 об/мин и при весе 4,5 кг имеет кинетический момент $1{,}5 \cdot 10^5$ кг·см·сек. Охлаждение основного прибора естественное.

От гирокомпаса МГК-1 система МГК-2 отличается наличием в схеме переходного прибора, который дает следующие преимущества:

1) Позволяет выдавать курсоуказания на большее количество принимающих приборов, в том числе на авторулевой, радиолокатор и радиопеленгатор;

2) Практически исключает возможность вредного влияния нагрузки (принимающих приборов) на точность работы гирокомпаса;

3) Дает возможность вводить постоянные поправки одновременно в показания всех принимающих приборов.

Устойчивость в меридиане МГК-2 на неподвижном основании $\pm 0^{\circ}4$, погрешность на качающемся основании $\pm 1^{\circ}5$. Гирокомпас может быть искусственно приведен в меридиан за 15 - 20 мин.

Конструкция МГК-2 обеспечивает свободный доступ ко всем узлам прибора (включая чувствительный элемент) для их осмотра и ремонта в судовых условиях.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

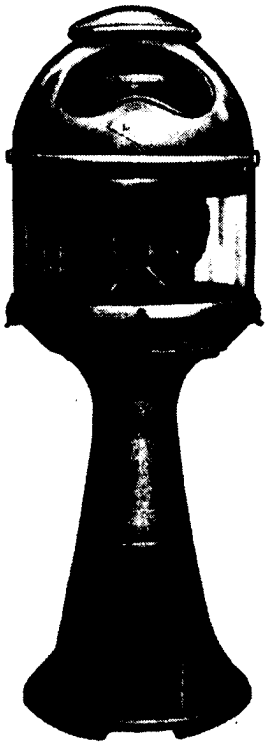
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Т03196. Подписано к печати 24/1У 1962 г. Тираж 300. Заказ 729.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

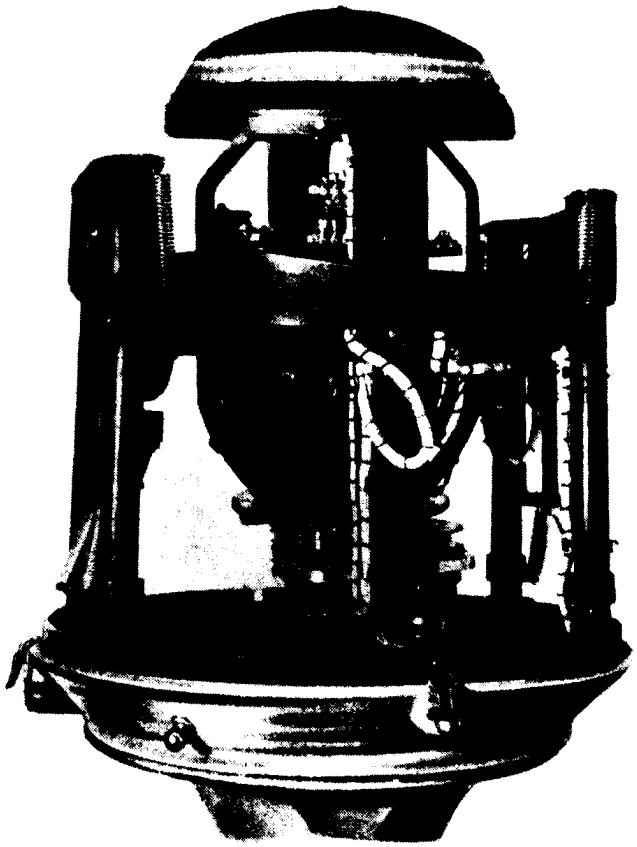


ГИРОКОМПАС МГК-2

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Гирокомпас МГК-2 - малогабаритный, одногироскопный, с торсионным ленточным подвесом чувствительного элемента, с гидравлическим маятником и бесконтактной следящей системой. Предназначен для курсоуказания на морских судах.



Прибор особенно эффективен на малотоннажных судах, так как может устанавливаться в рулевой рубке и служить непосредственно путевым компасом. Может быть также использован на крупнотоннажных судах, для чего в схеме гирокомпаса предусмотрена дистанционная передача показаний на принимающие приборы (8 шт. типа СС-150 и 6 шт. типа БС-404А).

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Комплект гирокомпаса состоит из основного прибора, пульта управления, репитеров для пеленгования с пелорусами, путевого репитера с двурогим подвесом, настенных репитеров, курсографа, переходного прибора и агрегата питания с автоматическим регулятором оборотов.

Основной прибор состоит из чувствительного элемента, следящей системы и нактоуза с внешним кардановым подвесом. Ротор гиромотора вращается со скоростью 15000 об/мин и при весе 4,5 кг имеет кинетический момент $1,5 \cdot 10^5$ кг·см·сек. Охлаждение основного прибора естественное.

От гирокомпаса МГК-1 система МГК-2 отличается наличием в схеме переходного прибора, который дает следующие преимущества:

1) Позволяет выдавать курсоуказания на большее количество принимающих приборов, в том числе на авторулевой, радиолокатор и радиопеленгатор;

2) Практически исключает возможность вредного влияния нагрузки (принимающих приборов) на точность работы гирокомпаса;

3) Дает возможность вводить постоянные поправки одновременно в показания всех принимающих приборов.

Устойчивость в меридиане МГК-2 на неподвижном основании $\pm 0,^{\circ}4$, погрешность на качающемся основании $\pm 1,^{\circ}5$. Гирокомпас может быть искусственно приведен в меридиан за 15 - 20 мин.

Конструкция МГК-2 обеспечивает свободный доступ ко всем узлам прибора (включая чувствительный элемент) для их осмотра и ремонта в судовых условиях.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

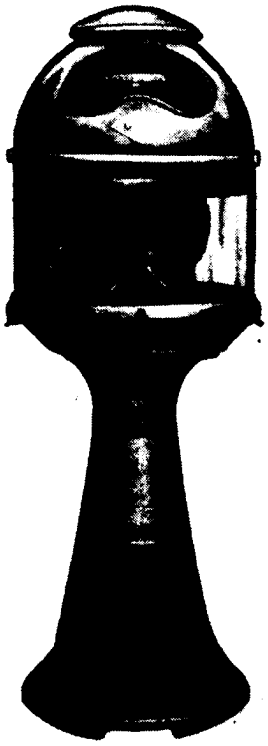
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Т03196. Подписано к печати 24/IУ 1962 г. Тираж 300. Заказ 728.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

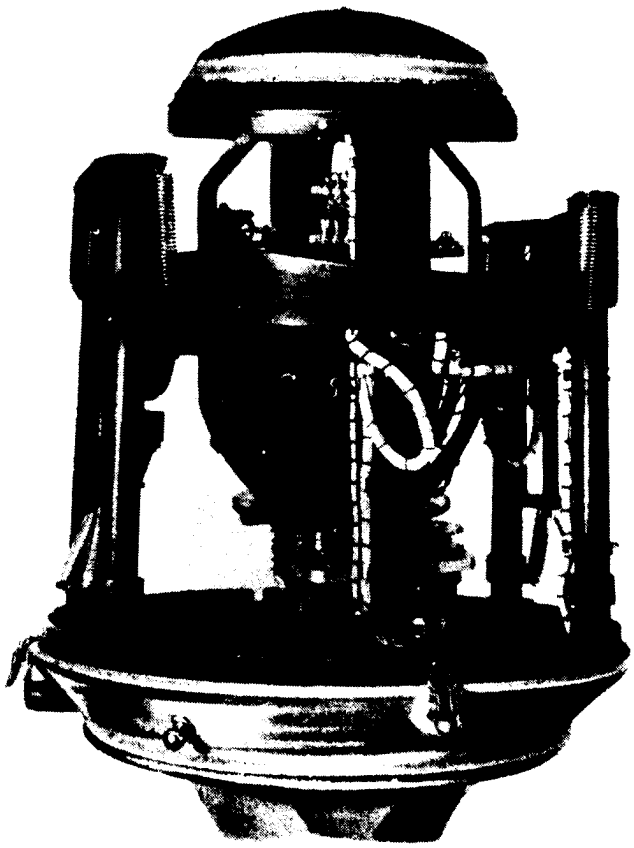


ГИРОКОМПАС МГК-2

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Гирокомпас МГК-2 - малогабаритный, одногироскопный, с торсионным ленточным подвесом чувствительного элемента, с гидравлическим маятником и бесконтактной следящей системой. Предназначен для курсоуказания на морских судах.



Прибор особенно эффективен на малотоннажных судах, так как может устанавливаться в рулевой рубке и служить непосредственно путевым компасом. Может быть также использован на крупнотоннажных судах, для чего в схеме гирокомпаса предусмотрена дистанционная передача показаний на принимающие приборы (8 шт. типа СС-150 и 6 шт. типа БС-404А).

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Комплект гирокомпаса состоит из основного прибора, пульта управления, репитеров для пеленгования с пелорусами, путевого репитера с двурогим подвесом, настенных репитеров, курсографа, переходного прибора и агрегата питания с автоматическим регулятором оборотов.

Основной прибор состоит из чувствительного элемента, следящей системы и нактоуза с внешним кардановым подвесом. Ротор гиромотора вращается со скоростью 15000 об/мин и при весе 4,5 кг имеет кинетический момент $1{,}5 \cdot 10^5$ кг·см·сек. Охлаждение основного прибора естественное.

От гирокомпаса МГК-1 система МГК-2 отличается наличием в схеме переходного прибора, который дает следующие преимущества:

1) Позволяет выдавать курсоуказания на большее количество принимающих приборов, в том числе на авторулевой, радиолокатор и радиопеленгатор;

2) Практически исключает возможность вредного влияния нагрузки (принимающих приборов) на точность работы гирокомпаса;

3) Дает возможность вводить постоянные поправки одновременно в показания всех принимающих приборов.

Устойчивость в меридиане МГК-2 на неподвижном основании $\pm 0{,}^{\circ}4$, погрешность на качающемся основании $\pm 1{,}^{\circ}5$. Гирокомпас может быть искусственно приведен в меридиан за 15 – 20 мин.

Конструкция МГК-2 обеспечивает свободный доступ ко всем узлам прибора (включая чувствительный элемент) для их осмотра и ремонта в судовых условиях.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Т03196. Подписано к печати 24/IУ 1962 г. Тираж 300. Заказ 729.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

STAT
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

РАДИОПРИЕМНИК „ВОЛНА“

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Судовой всеволновый радиоприемник «Волна» устанавливается на судах каботажного и дальнего плавания для приема корреспонденции. Плавный диапазон от 12 до 23 000 *кгц* (25 000 *м* до 13 *м*) с двумя провалами в интервалах 60—100 *кгц* и 600—1500 *кгц* разбит на 9 поддиапазонов.

Радиоприемник обеспечивает прием радиотелеграфной и радиотелефонной передач. Чувствительность — 3—10 *мкв*, избирательность по зеркальному каналу — 60 *дб*.

Радиоприемник сделан по супергетеродинной схеме с двумя преобразованиями частоты на пятнадцати пальчиковых лампах. В приемнике три полосы пропускания частот: узкая — 0,5 *кгц*, средняя — 1,5 *кгц* и широкая — 6,0 *кгц*.

Для точной настройки здесь применена оптическая микрофотошкала. Точная шкала корректируется кварцевым калибратором. Кроме нее, имеется обзорная шкала.

Выходная мощность приемника на телефоны — 6 *мвт*, на промкоговоритель, который смонтирован внутри приемника, — 0,5 *вт*.

Питание приемника:

1) непосредственно от судовой сети переменного тока напряжением 220, 127 и 110 *в*;

2) от судовой сети постоянного тока напряжением 220, 110 и 24 *в* через преобразователи.

Габариты: 343×420×420 *мм*. Вес — 35,5 *кг*.

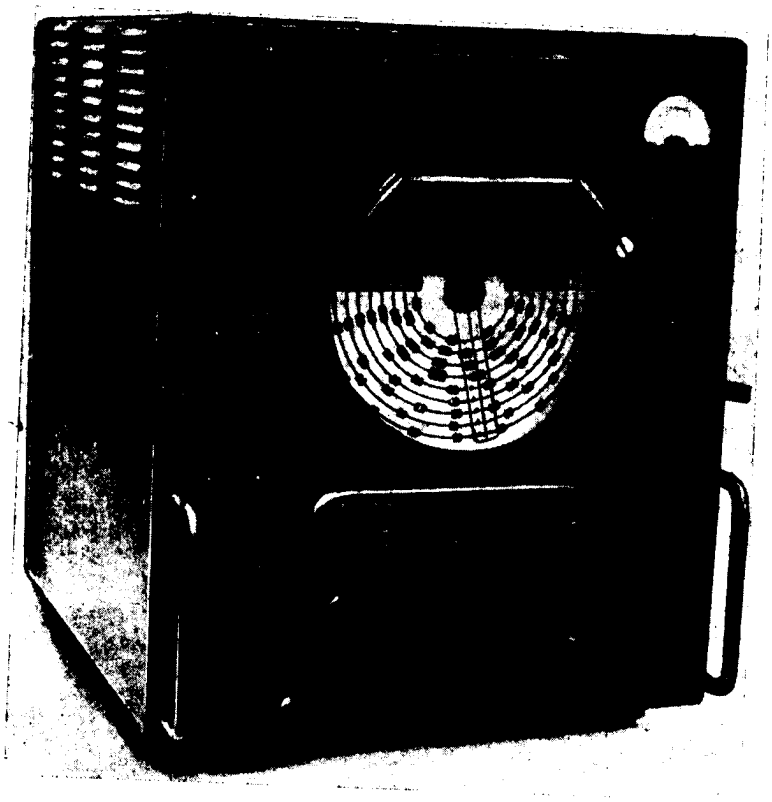
Подп. к печати 9/VI-60 г. Изд-во **«Морской транспорт»**. Изд. № РФ-2140. Тир. 5000 экз.

7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 592

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



РАДИОПРИЕМНИК „ВОЛНА“

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Судовой всеволновый радиоприемник «Волна» устанавливается на судах каботажного и дальнего плавания для приема корреспонденции. Плавный диапазон от 12 до 23 000 *кгц* (25 000 *м* до 13 *м*) с двумя провалами в интервалах 60—100 *кгц* и 600—1500 *кгц* разбит на 9 поддиапазонов.

Радиоприемник обеспечивает прием радиотелеграфной и радиотелефонной передач. Чувствительность — 3—10 *мкв*, избирательность по зеркальному каналу — 60 *дб*.

Радиоприемник сделан по супергетеродинной схеме с двумя преобразованиями частоты на пятнадцати пальчиковых лампах. В приемнике три полосы пропускания частот: узкая — 0,5 *кгц*, средняя — 1,5 *кгц* и широкая — 6,0 *кгц*.

Для точной настройки здесь применена оптическая микрофотошкала. Точная шкала корректируется кварцевым калибратором. Кроме нее, имеется обзорная шкала.

Выходная мощность приемника на телефоны — 6 *мвт*, на промкоговоритель, который смонтирован внутри приемника, — 0,5 *вт*.

Питание приемника:

1) непосредственно от судовой сети переменного тока напряжением 220, 127 и 110 *в*;

2) от судовой сети постоянного тока напряжением 220, 110 и 24 *в* через преобразователи.

Габариты: 343×420×420 *мм*. Вес — 35,5 *кг*.

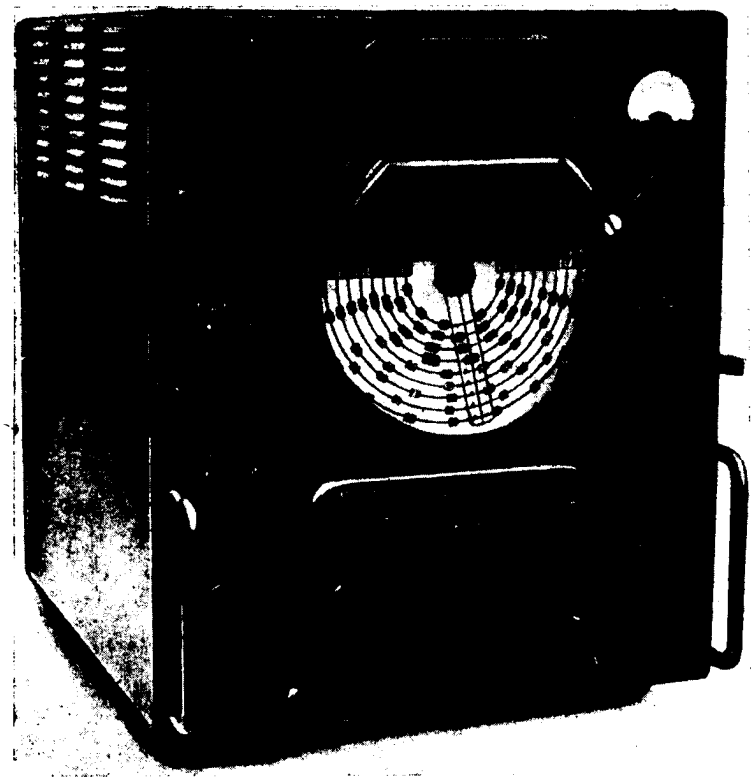
Подп. к печати 9/VI-60 г. Изд-во «Морской транспорт». Изд. № РФ-2140. Тир. 5000 экз.

7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 592

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



РАДИОПРИЕМНИК „ВОЛНА“

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Судовой всеволновый радиоприемник «Волна» устанавливается на судах каботажного и дальнего плавания для приема корреспонденции. Плавный диапазон от 12 до 23 000 *кгц* (25 000 *м* до 13 *м*) с двумя провалами в интервалах 60—100 *кгц* и 600—1500 *кгц* разбит на 9 поддиапазонов.

Радиоприемник обеспечивает прием радиотелеграфной и радиотелефонной передач. Чувствительность — 3—10 *мкв*, избирательность по зеркальному каналу — 60 *дб*.

Радиоприемник сделан по супергетеродинной схеме с двумя преобразованиями частоты на пятнадцати пальчиковых лампах. В приемнике три полосы пропускания частот: узкая — 0,5 *кгц*, средняя — 1,5 *кгц* и широкая — 6,0 *кгц*.

Для точной настройки здесь применена оптическая микрофотошкала. Точная шкала корректируется кварцевым калибратором. Кроме нее, имеется обзорная шкала.

Выходная мощность приемника на телефоны — 6 *мвт*, на промкоговоритель, который смонтирован внутри приемника, — 0,5 *вт*.

Питание приемника:

1) непосредственно от судовой сети переменного тока напряжением 220, 127 и 110 *в*;

2) от судовой сети постоянного тока напряжением 220, 110 и 24 *в* через преобразователи.

Габариты: 343×420×420 *мм*. Вес — 35,5 *кг*.

Подп. к печати 9/VI-60 г. Изд-во **«Морской транспорт»**. Изд. № РФ-2140. Тир. 5000 экз.

7-я тип. изд-ва «Морской транспорт». Ленинград, ул. К. Заслонова, 30. Заказ № 592

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

USSR

MINISTRY OF THE MARITIME FLEET

EXHIBITION
OF THE ACHIEVEMENTS
OF THE PEOPLE'S
ECONOMY
USSR

RADIO RECEIVER " VOLNA" (Wave)

The shipboard all-wavelength radio receiver "Volna" is installed on ships engaged in coastal and long-distance navigation for the reception of correspondence signals. The continuous range from 12 to 23,000 kcs (25,000 m. to 13 m.) with two interruptions in the intervals of 60 - 100 kcs and 600-1500 kcs, is divided into 9 sub-ranges.

The radio receiver insures the reception of radio telegraphic and radio-telephone transmission. Its sensitivity is 3 - 10 mkv, its selectivity in the image channel - 60 db.

The radio receiver is of the superheterodyne design with two frequency conversions on 15 keying tubes. The receiver operates on three frequency bands: narrow - 0.5 kcs; medium - 1.5 kcs; and wide - 6.0 kcs.

For fine tuning there is an optical microphotoscale. The fine scale is corrected by means of a quartz calibrator. There is, besides, a wide-angle scale.

The output power of the receiver on the telephones is 6 milliwatts; on the loudspeaker monitored inside the receiver it is 0.5 watt.

Input of the receiver:

1) directly from the ship AC network with voltages of 220, 127, and 110 v.

2) from the ship DC network with voltages of 220, 110, and 24 v., through transformers.

Dimensions: 343 x 420 x 420 mm. Weight: 35.5 kg.

Publ. by "Morskoy Transport " editions. (Sea transportation)
Rec'd. June 9, 1960.

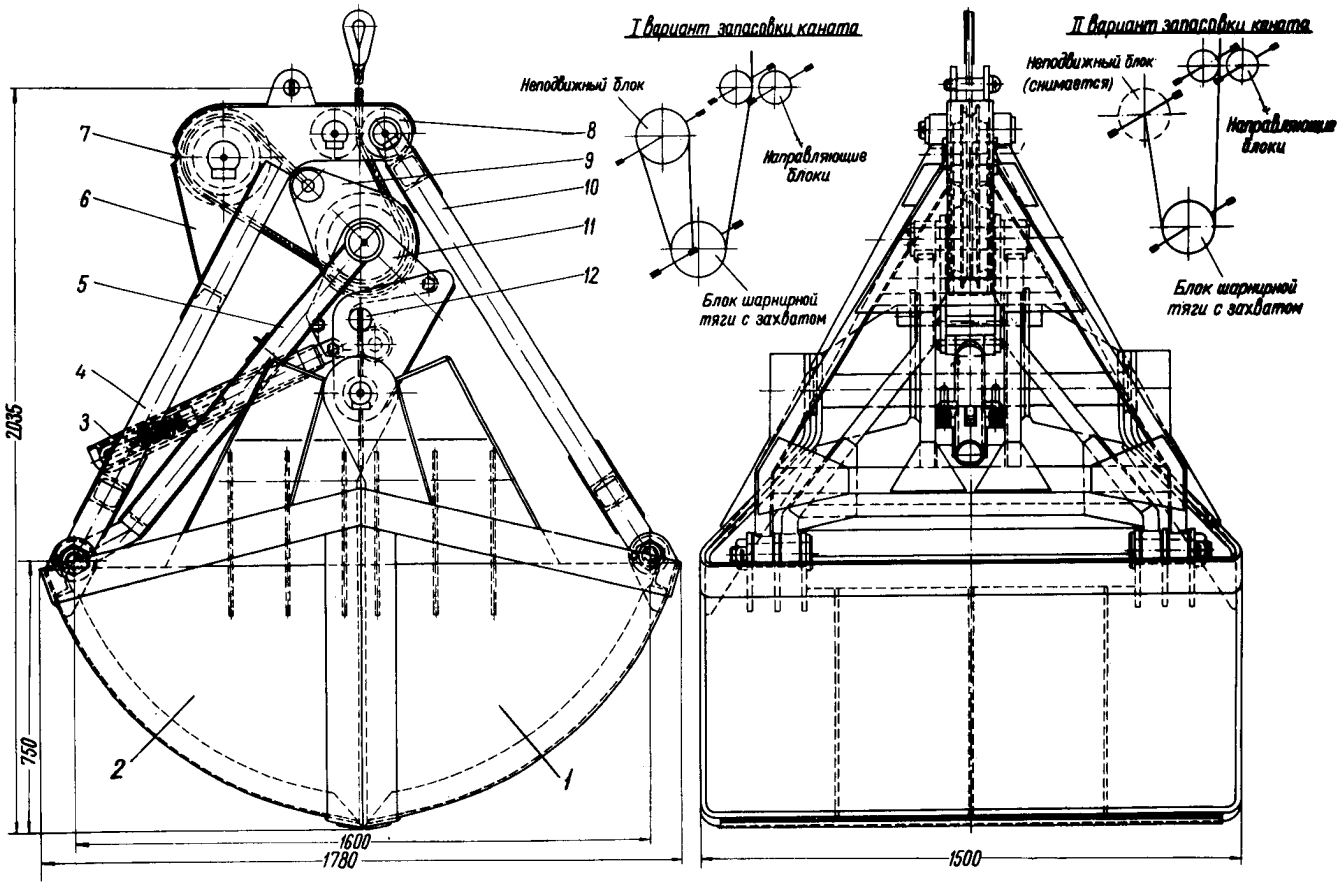
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

7г

СУДОВОЙ АВТОМАТИЧЕСКИЙ ГРЕЙФЕР



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Грейфер предназначен для перегрузки (например, на рейде) навалочных грузов при помощи судовых грузоподъемных средств.

Его особенность, в отличие от обычных одноканатных грейферов, в том, что он раскрывается на весу и не требует постановки для этого на какую-нибудь опору.

Грейфер (рис. 1) состоит из челюстей – правой 1 и левой 2, двух тяг 4 и 10, автоматического устройства 3, неподвижного блока 7 с рамой 6 и направляющих блоков 8. Шарнирная тяга 5, обойма подвижного блока 9 и захват 11 кинематически связаны с тяговым валиком 12 оси челюстей.

По сравнению с грейферами таких типоразмеров данный грейфер имеет некоторые преимущества.

Улучшена устойчивость на куче угля, в результате выбора более благоприятного отношения длины и ширины к высоте.

Предусмотрена запасовка троса по двум вариантам, что позволяет изменять усилие зажатия челюстей.

Автоматическое устройство для открытия грейфера в воздухе действует в жесткой кинематической связи с соответствующими узлами и не требуют вмешательства извне. Оно работает циклично и срабатывает как при полном закрытии челюстей грейфера, так и в том случае, когда челюсти не могут плотно закрыться из-за попавшего между ними куска угля, камня и пр.

Судовой автоматический грейфер можно переделать в обычный одноканатный. Для этого нужно лишь отдать автоматическое устройство, которое конструктивно является автономным.

Автоматическое устройство для раскрытия грейфера (рис. 2) – это две телескопически раздвигающиеся трубы. В наружной трубе 1 на оси установлена звездочка 3, а во внутренней трубе 2 укреплен взводящий упор 4. На направляющие штыри рамы левой тяги надеты две пружины, которые:

1) позволяют автоматическому устройству сработать при неполном закрытии челюстей;

2) выводят (отталкивают) шарнирную тягу с захватом из мертвого положения, когда грейфер упал на уголь с большим наклоном на левую тягу.

Для перегрузки угля с плашкоута в трюм судна применяют спаренную работу судовых стрел (на "телефон").

Ходовой конец "морского" шкентеля крепят скобой к выходному концу троса полиспаста грейфера, а "трюмный" шкентель – к штырю рамы неподвижного блока.

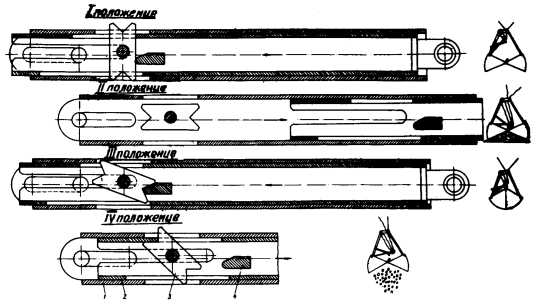


Рис. 2

Первое положение. Грейфер висит на "морском" шкентеле, "трюмный" ослаблен. Грейфер открыт и висит над плашкоутом. Подвижная штанга 2 (внутренняя труба) находится в верхнем положении, упершись в ограничитель. Взводящий упор 4 повернул звездочку 3, и она расклинена между упором и подвижной штангой. Через ось звездочки усилие передается на неподвижную штангу 1 (наружную трубу).

Второе положение. Оба шкентеля ослаблены, грейфер опущен на уголь. Шарнирная тяга с захватом падает вниз под действием своего веса и пружин автоматического устройства. Захват обкатывается по тяговому валику оси челюстей и входит с ним в зацепление. Подвижная штанга выдвинулась и кромкой прорези повернула звездочку вдоль трубы. Грейфер готов к набору угля.

Третье положение. "Морской" шкентель выбирают. Захват тянет за валик. Челюсти набрали уголь и сомкнулись. Грейфер переносят к трюму. Взводящий упор подвижной штанги вошел в паз звездочки.

Четвертое положение. "Морской" шкентель ослабляют, и грейфер висит над трюмом на "трюмном" шкентеле. Челюсти под действием веса угля начинают открываться и тянут за захват шарнирную тягу. Подвижная штанга выдвигается до тех пор, пока кромка ее прорези не упрется в звездочку и не расклинится. В этот момент захват освобождает тяговый валик. Челюсти открываются до упора в амортизаторы, уголь полностью высыпается. Автоматическое устройство удерживает шарнирную тягу в среднем положении.

Пятое положение. "Морской" шкентель выбирают, и шарнирная тяга поднимается до ограничителя. "Трюмный" шкентель ослабляют. Грейфер в открытом положении переносят за борт на плашкоут. Цикл повторяется.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Техническая характеристика грейфера

Емкость	1,3 м^3
Перегружаемый материал	Уголь с насыпным весом 0,9 т/м^3
Габаритные размеры:	
В закрытом положении:	
длина	1780 мм
ширина	1500 "
высота	2035 "
В раскрытом положении:	
длина	2270 "
ширина	1500 "
высота	2350 "
Вес грейфера:	
без груза	940 кг
с грузом	2110 "
Наименьшая грузоподъемность стрелы или крана при работе с грейфером	2,5 т
Кратность полиспаста	3
Число канатов, запасованных в грейфер	1
Выход каната при закрытии грейфера	3600 мм
Диаметр стального каната (ГОСТ 3071-55)	15,5 "

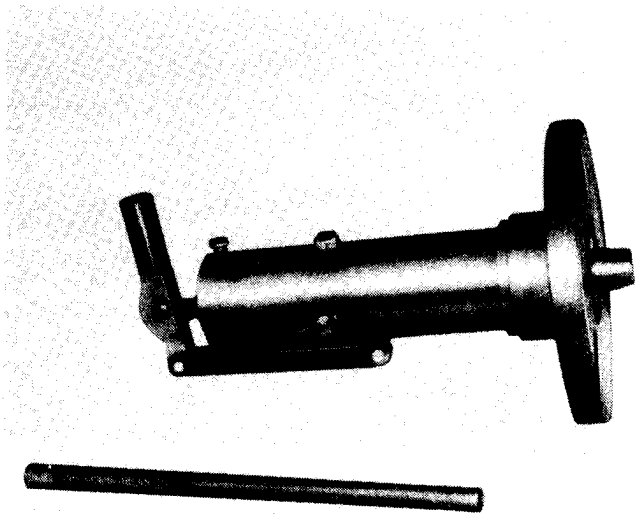
Судовые автоматические грейферы внедрены в портах Сахалинского пароходства.

Т04578. Подписано к печати 19/IУ 1962 г. Тираж 1000. Заказ 722.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

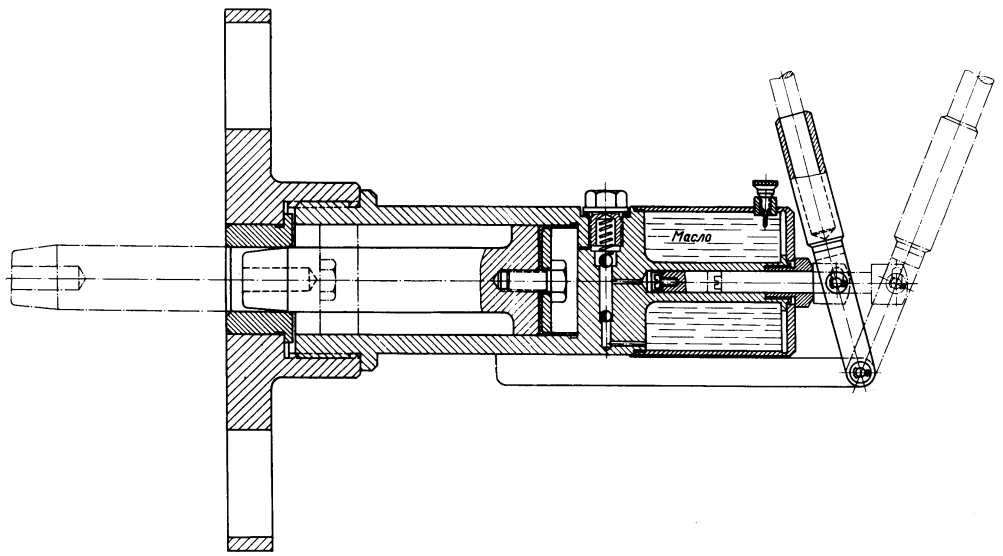
СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ СЪЕМНИК

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Гидравлический съемник предназначен для снятия различных деталей /фланцев, муфт, шкивов, шестерен и т. п./, установленных на валах с неподвижными посадками. При соответствующей установке съемника его можно использовать и для запрессовки деталей.

Съемник состоит из следующих основных узлов: корпуса, поршня со штоком, сменного фланца, невозвратных и перепускного клапанов, масляного баллона, плунжера и рычага.

Снимают детали этим съемником так. Фланец съемника закрепляют на снимаемой детали. При помощи рычага, связанного с плунжером, перекачивают масло из баллона в правую полость цилиндра. Под давлением масла поршень, смещаясь влево, выдвигает шток, который, упираясь в торец вала, обеспечивает снятие детали с вала.

Техническая характеристика съемника

Максимальное усилие на штоке /при длине рычага 400 мм/, кг	6500
Ход штока, мм	100
Длина съемника, мм	300
Вес /с маслом и фланцем диаметром 250 мм/, кг	11

Съемник, разработанный по предложению А. М. Гозного и В. Д. Хашина, применяется на бакинском судоремонтном заводе имени Парижской коммуны ММФ.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Т05610. Подписано к печати 24/IУ 1961 г. Тираж 1500. Заказ 137
Ротапринт Союзморниипроекта. Москва, Б.Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

7

ТРУБКА 9-Л

С ИЗМЕНЕННЫМИ ВНУТРЕННИМИ КАНАЛАМИ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПОПАДАНИЯ ВОЗДУХА В ГИДРАВЛИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ ЛАГА

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Для предупреждения попадания воздуха в гидравлическую систему лага ЛГ-25, снижающего точность его показаний, работниками электрорадионавигационной камеры Эстонского морского пароходства внесены изменения в конструкцию приемной двухканальной трубки 9-Л.

На рис. 1 показана трубка до изменения ее конструкции и на рис. 2 – после изменения.

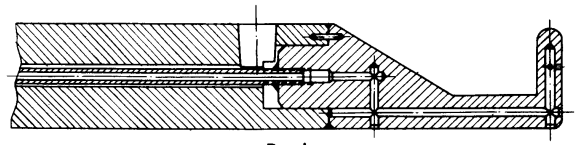


Рис. 1

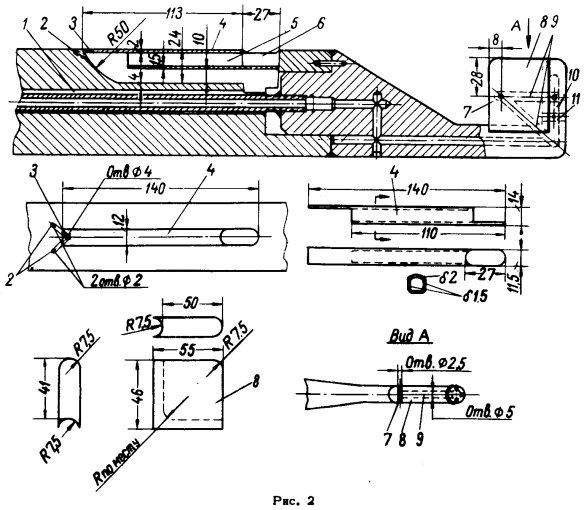


Рис. 2

У приемного отверстия 6 трубки в профрезерованный паз впаяна изготовленная из латуни коробчатая деталь 4.

Воздух, попадая в приемное отверстие 6, не заходит в канал полного давления 1, а поднимается по каналу 5 и выходит наружу через два отверстия 2 в трубке. Некоторое падение давления при этом компенсируется поступлением воды через отверстие 3.

Для отвода воздуха из статической полости трубки приварена к изогнутому концу приемника деталь 8 из латуни или бронзы, в которой высверлены каналы 9 в виде колена с отверстием 7 в верхней части для выхода воздуха.

Приемный канал 10 статического давления перекрывают заглушкой 11.

В результате испытаний трубки измененной конструкции установлено, что воздух в гидравлическую систему лага не попадает.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

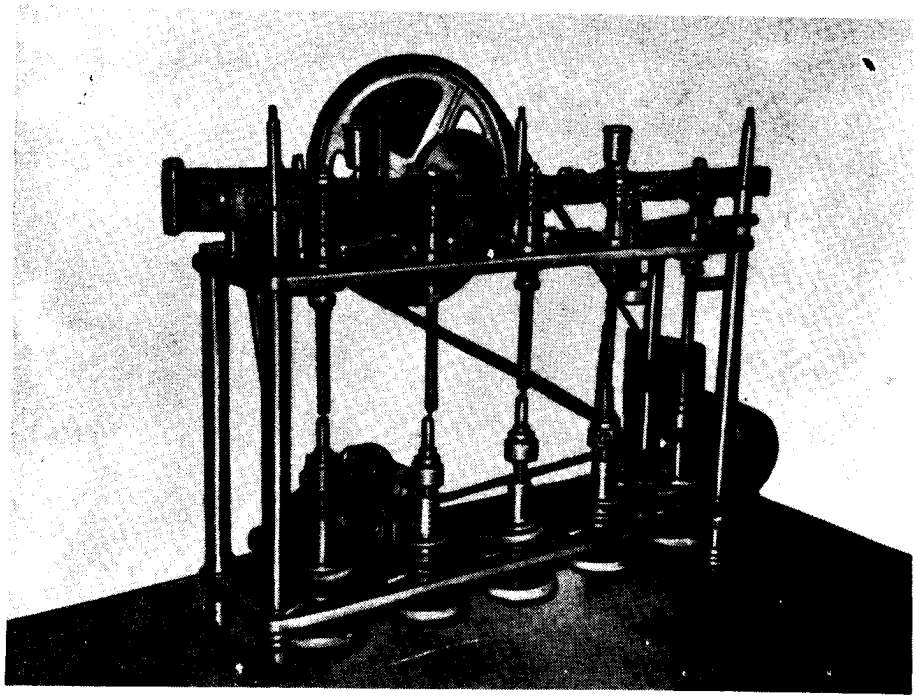
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Т03197. Подписано к печати 10/IУ 1962 г. Тираж 1000. Заказ 709.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА



УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СТАНОК ДЛЯ ПРИТИРКИ ДЕТАЛЕЙ ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Настольный универсальный пятишпиндельный полуавтоматический станок предназначен для притирки запорных конусов распылителей и игл форсунок, клапанов топливных насосов и других деталей двигателей внутреннего сгорания.

Все детали станка расположены на двух горизонтальных панелях.

На верхней панели смонтированы центральный вал, поводковая траверса с ползуном, который соединен шатуном с кривошипом, а также специальное копирное устройство для регулировки режима притирки. На этой же панели установлены подвижные шпиндельные головки с двумя шкивами и гибкими валиками, оканчивающимися зажимом для крепления притираемой детали.

Каждая головка может самостоятельно поворачиваться на оси и вводить (или выводить) в фрикционное зацепление шкивы с приводными ремнями.

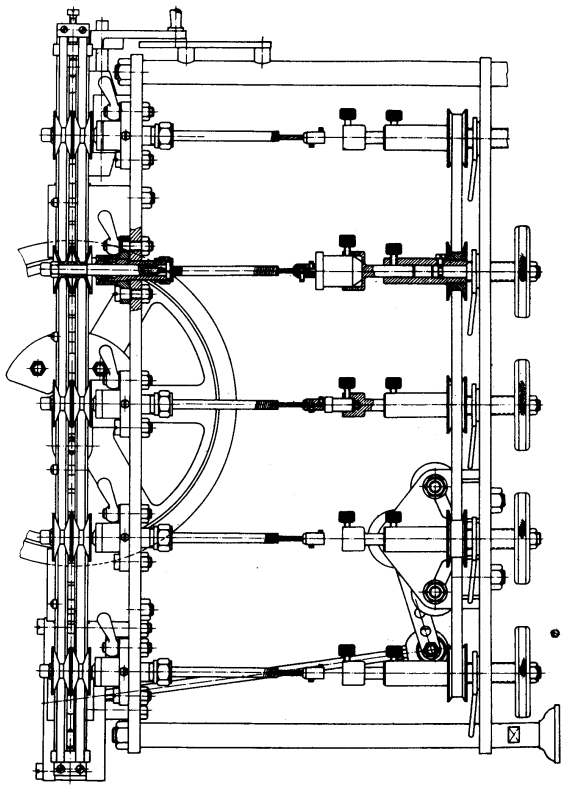
На нижней панели, соответственно шпиндельным головкам, расположены подъемные столики для установки притираемых деталей.

Станок приводится в действие от электродвигателя мощностью 0,25 квт.

При работе станка укрепленные в зажимах гибких валиков и столиков детали совершают необходимое для притирки сложное движение.

Притирают детали в такой последовательности.

Все шпиндельные головки отключают от приводных ремней. Притираемые поверхности подготовленных пар деталей шаржируют притирочной пастой и укрепляют винтами в зажимах гибких валиков и в чашечках столиков. В зависимости от величины притираемой пары чашечки с деталями поднимают во втулках и крепят в положении, при котором шкивы шпиндельных головок будут расположены против приводных ремней. Рычаг копирного устройства вначале устанавливают по шкале на малый подъем (0,2–0,3 мм). Включают станок и последовательно вводят в действие все головки. Затем вращением маховичков столики с деталями поочередно поднимают до соприкосновения притираемых поверхностей, что определяют на ощупь пальцем о гладкий торец гайки головки шпинделя как мягкое постукивание. По истечении 3–4 минут постукивание переходит в металлический стук, являющийся признаком окончания притирки. После этого головку отключают, снимают обработанные детали и устанавливают следующую пару деталей для притирки.



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Станок разработан по предложению Г. П. Ржемовского и применяется на Одесском судоремонтном заводе № 1.

Внедрение станка повысило производительность труда на притирке деталей топливной аппаратуры в 3-4 раза и обеспечило хорошее качество этой работы.

Т04578. Подписано к печати 19/IУ 1962 г. Тираж 1500. Заказ 721.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

7A

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

МОЮЩИЕ ПРЕПАРАТЫ МЛ ДЛЯ ЗАЧИСТКИ ТАНКЕРОВ, БАРЖ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЦИСТЕРН И РЕЗЕРВУАРОВ ОТ ОСТАТКОВ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Моющие препараты МЛ , разработанные лабораторией СоюзморНИИпроекта ММФ (бывшая геохимическая лаборатория ААНИИ ММФ), предназначены для химико-механизированной зачистки танкеров, барж, железнодорожных цистерн, резервуаров и других емкостей от остатков различных нефтепродуктов.

Препарат	Назначение	Концентрация в зависимости от сорта нефтепродукта, %
МЛ-1	Для зачистки емкостей от остатков мазутов	0,5-0,6 на морской воде
МЛ-2	То же	0,5-0,6 на пресной воде
МЛ-6	"	0,1-0,2 на морской воде
МЛ-10	Для зачистки емкостей от остатков бензина	1,0 на пресной воде
МЛ-22	Для зачистки емкостей от остатков сырой нефти	0,25-0,3 на пресной воде

Препараты МЛ - композиции синтетических поверхностно-активных веществ с добавками электролитов.

Препараты МЛ не токсичны, не взрывоопасны, хорошо растворяются в воде.

Нагретый до 70-80°С водный раствор препарата МЛ под давлением 9-11 кг/см² подается в зачищаемую емкость 4 (рис. 1),

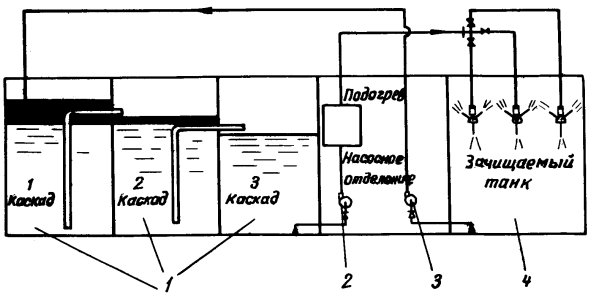


Рис. 1. Схема зачистки емкостей препаратами МЛ с каскадированием раствора

где образует с нефтепродуктом легкоподвижную эмульсию прямого типа (масло в воде), которая непрерывно откачивается насосом 3 в каскадный отстойник 1.

В отстойнике эмульсия самопроизвольно распадается на нефтепродукт и раствор, пригодный к дальнейшему использованию. Быстрый и полный распад эмульсии обеспечивает возможность работы по замкнутому циклу. Раствор из последней ступени отстойника (3 каскад) вновь подается насосом 2 в зачищаемую емкость.

Оптимальная температура, при которой происходит наиболее полное расслоение эмульсии в каскадном отстойнике, 60°.

Светлые нефтепродукты зачищают холодным раствором препарата МЛ-10.

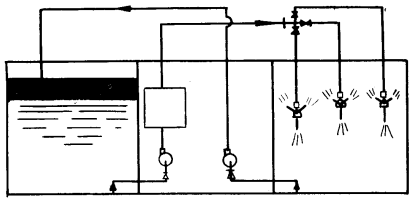


Рис. 2. Схема бескаскадной мойки раствором препарата МЛ-6

Пятилетний опыт применения для зачистки нефтеналивных судов, железнодорожных цистерн, резервуаров моющих препаратов МЛ-1,МЛ-2, МЛ-22 и МЛ-10 показал их большую эффективность. Препараты МЛ обеспечивают высокое качество отмыва поверхностей, вполне достаточное для использования зачищенной емкости для другого груза или производства в ней ремонтных работ с применением открытого огня. Возможность многократного (свыше 15 раз) использования моющего раствора сокращает расход препарата.

Применение препаратов МЛ сохраняет отмытый нефтепродукт и улучшает его качество за счет снижения обводненности с 35-70% до 0,4-2,5% и уменьшения содержания механических примесей, а также исключает тяжелый и вредный ручной труд в условиях загазованной емкости, дегазируя ее до санитарной нормы.

Зачистка препаратами МЛ не требует предварительной пропарки замываемой емкости.

Препарат МЛ-6, созданный на основе синтетических поверхностно-активных веществ, рекомендуется для зачистки морских танкеров от остатков мазутов. Он, сохраняя свойства, присущие всем препаратам типа МЛ , способствует более полному и быстрому распаду эмульсии, что обеспечивает зачистку танкера по замкнутому циклу без каскадирования раствора (рис. 2). Несмотря на малую концентрацию его в моющем растворе, качество зачистки емкости очень высокое.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Наибольшей эффективностью обладает раствор препарата МЛ-6 в морской воде при концентрации 0,1-0,2% и температуре мойки 70-80°.

Для зачистки танкера грузоподъемностью 10000 т требуется всего 400 кг препарата МЛ-6, вместо 2000 кг препарата МЛ-1.

Время мойки каждого танка сокращается с четырех до полутора - двух часов.

Расход топлива на мойку одного танка раствором препарата МЛ-6 составляет 1,3-1,6 т, в то время как расход топлива на один танк при мойке горячей водой - свыше 3,2 т.

С помощью препарата МЛ-6 можно зачищать грузовые танки в балластном рейсе штатными судовыми средствами танкеров. Это даст возможность подготовить танкер для смены груза или к ремонтным работам с огнем.

Препараты МЛ-1, МЛ-2, МЛ-10 и МЛ-22 выпускает Куйбышевский СНХ. Промышленный выпуск препарата МЛ-6 намечен на конец 1962 г.

Т03197. Подписано к печати 10/IУ 1962 г. Тираж 1500. Заказ 708.
Ротапринт СоюзморНИИпроекта. Москва, Б. Коптевский пр., 10/12

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СССР

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

ЧЕРНОМОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО

ДИЗЕЛЬЭЛЕКТРОХОД „РОССИЯ"

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ДИЗЕЛЬЭЛЕКТРОХОД „РОССИЯ"

Лучи южного солнца тысячами бликов освещают океанское судно. Прощальный гудок. Белоснежный корабль, плавно разворачиваясь, уходит от причала Одесского порта. Над судном гордо развевается государственный флаг Союза Советских Социалистических Республик.

Счастливого плавания!

Дизельэлектроход „Россия" — одно из самых комфортабельных судов Крымско-Кавказской экспрессной линии — ушел в очередной рейс.

Увлекательно и интересно совершить морское путешествие вдоль живописных берегов Советского Черноморья.

Пассажирам на борту дизельэлектрохода „Россия" все создано для здорового и культурного отдыха.

Главный вестибюль — это просторный и светлый, залитый мягким электрическим светом зал, украшенный колоннами. В нем расположены почта и телеграф. Прием писем и телеграмм производится в любое

Вестибюль палубы „А"

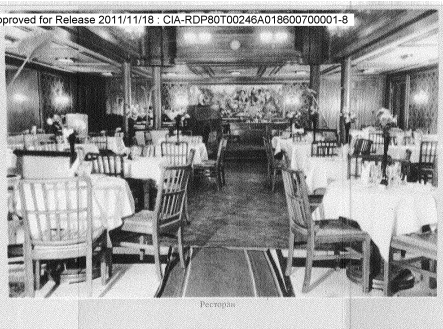
изображающая Красную площадь в Москве.

Поднявшись на палубу „А" через небольшой вестибюль, можно попасть в каюты „Люкс" первого и второго класса.

Несколько выше расположен ресторан первого класса. Стены и пол отделаны ценными породами дерева, балконы, стеклянные ниши, хорошо подобранные художественные картины — создают приятную и уютную обстановку. В ресторане имеется большой выбор всевозможных блюд и кулинарных изделий, приготовленных под руководством высококвалифицированных специалистов. В кормовой части дизельэлектрохода находится ресторан II класса. На судне имеется несколько буфетов и киосков.

Неподалеку от ресторана I класса расположен пивной зал, оригинально отделанный дубом в стиле петровских времен.

Рядом музыкальный салон. Своеобразная архитектура зала с мраморным фонтаном в центре, эффектно освещенным



Ресторан

Из музыкального салона выход на прогулочную палубу. Отсюда простираются незабываемые пейзажи вечнозеленых гор и бирюзового моря. Направимся по прогулочной палубе в кормовую часть судна. Ниже плавательный бассейн; кажется, что это курортный пляж. Под грибками на шезлонгах расположились пассажиры, наслаждаясь чистым морским воздухом и южным солнцем. В бассейне мелькают загорелые тела купающихся. Стены бассейна облицованы цветным кафелем, имитирующим металлические плитки с изображением морских рыб, звезд, кораллов. При освещении бассейна изнутри прожекторами создается впечатление, что дно его населено морскими животными, вода в бассейне прозрачная, морская.

Поднявшись палубой выше, вы окажетесь в кафе „Мороженое". Здесь можно

Каюта „Люкс"

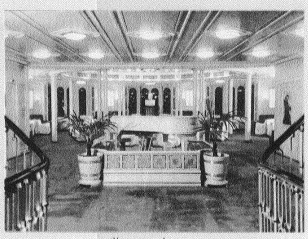
Вестибюль палубы „Б"

место страны. Киоск „Союзпечати" — здесь в продаже газеты, журналы, книжные новинки, фотография пассажирских судов Черноморского пароходства, открытки с видами Крымско-Кавказского побережья.

Киоск подарков располагает сувенирами с изображением дизельэлектрохода „Россия", парфюмерными и другими товарами.

К услугам пассажиров парикмахерская, камера хранения ручной клади, фотоателье, амбулатория.

В носовой части судна, на палубе „Б", расположены каюты первого и второго класса. Здесь находится вестибюль палубы „Б"; его украшает большая картина,



Музыкальный салон

изнутри, ковры, удобная мебель красного дерева — располагают к отдыху. Стеклянные стены пропускают много естественного света. Обращают внимание картины „Набережная Невы" и „Дизельэлектроход „Россия" в Одесском порту".

В кормовой части судна на главной палубе находится зал отдыха II класса. Пассажиры могут получить в библиотеке разнообразную литературу, свежие номера журналов, различные настольные игры.

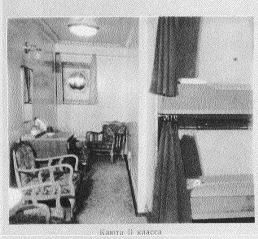
Каюта III класса

получить кофе, какао, холодные закуски, прохладительные напитки, мороженое, кондитерские изделия, изготовленные на судне.

Из кафе можно попасть на танцевальную площадку.

Каюты „Люкс" и I класса расположены, в основном, в средней части судна. Это — комфортабельные помещения с удобной, мягкой мебелью, телефоном, ванной или душем. Вентилация и отопление позволяют поддерживать в каютах температуру воздуха по желанию.

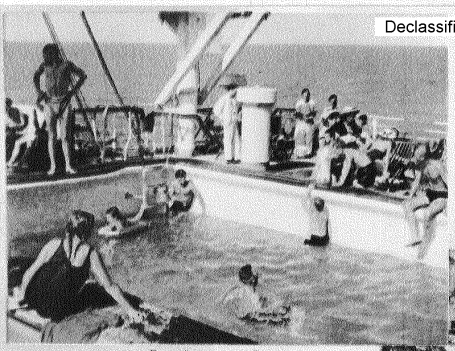
Каюты II класса расположены в средней части судна, а III класс — в носовой и кормовой.



Каюта II класса

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Бассейн на д/з „России"

Все каюты просторны, имеют иллюминаторы. Среди них есть и двухместные, многоместные. Коврики, бархатные дорожки, шторы, зеркала, умывальники с горячей и холодной водой, шкафы для платья—делают поездку удобной.

Рядом с каютами II и III класса расположены ванные и душевые комнаты.

Ежедневно из Одессы в порты Черного и Азовского морей уходят пассажирские суда. Их путь пролегает через порты Черноморья: Евпаторию, Севастополь, Ялту, Новороссийск, Туапсе, Сочи, Сухуми, Батуми.

У моря

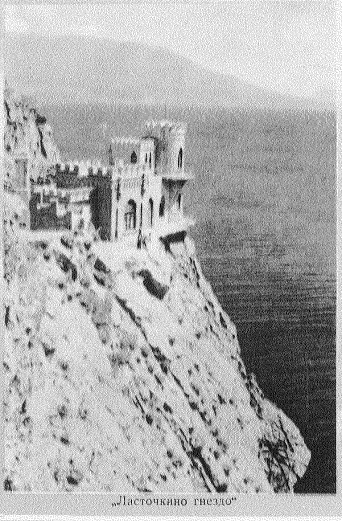
У БЕРЕГА МОРЯ

На крутых склонах гор, утопая в зелени лесов, расположились лучшие здравницы страны. Сюда со всех концов необъятной Родины ежегодно съезжаются трудящиеся.

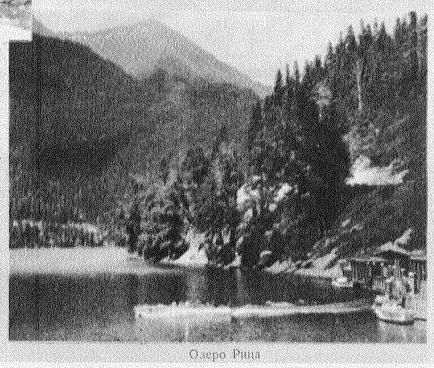
В портах пассажиры совершают экскурсии по достопримечательным и историческим местам побережья. В Ялте пассажиры с интересом осматривают домик-музей Чехова, Никитский ботанический сад, „Ласточкино гнездо".

Из Сочи можно проехать по живописной горной дороге к горному озеру Рица. Из Батуми вдоль берега моря автобусом или поездом можно попасть в чудесный уголок субтропиков—Зеленый мыс.

Во всех курортных городах Черноморья к услугам пассажиров комфортабельные морские пассажирские катера и быстроходные глиссеры Черноморского пароходства. Поездка морем-лучший вид отдыха.



„Ласточкино гнездо"



Озеро Рица

К СВЕДЕНИЮ ПАССАЖИРОВ ЭКСПРЕССНОЙ КРЫМСКО-КАВКАЗСКОЙ ЛИНИИ

Заказы на билеты принимаются с доставкой на дом за 7 дней до отхода судна по адресу: г. Одесса, Городская морская касса.

От иногородних заказы принимаются по почте и телеграфу (с оплаченным ответом).

Батуми. Зеленый мыс

Билеты можно приобрести за два дня до отхода судна в Одесской городской кассе и на морских вокзалах портов: Ялта, Сочи, Батуми и за два часа до начала посадки на судно—на всех морских вокзалах портов Черноморья.

Справки о проезде пассажиров и перевозке багажа, легковых автомашин можно получить во всех справочных бюро крупных городов страны и в портах по телефону:

Одесса	2-09-44, 2-07-86
Ялта	5-35
Новороссийск	3-17
Сочи	34-17
Сухуми	7-38
Поти	0-26
Батуми	10-03, 10-06

Пользуйтесь пассажирскими судами Черноморского пароходства!

БР 03577 Подписано к печати 22-III-1962 г. Тираж 25000 Зак. 8553.

Фото *Е. Шаера*

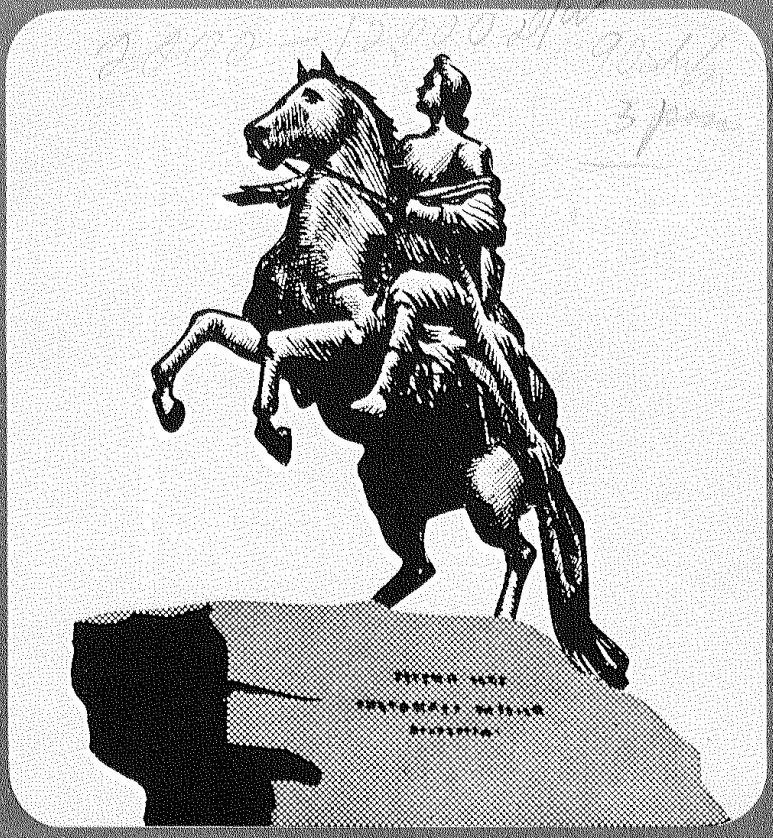
Цена 15 коп. Ф-ка цветной печати, Одесса.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

BALTIC STATE

STEAMSHIP LINE



LONDON-LENINGRAD

CALLING AT

LE HAVRE · COPENHAGEN

ROSTOCK · STOCKHOLM

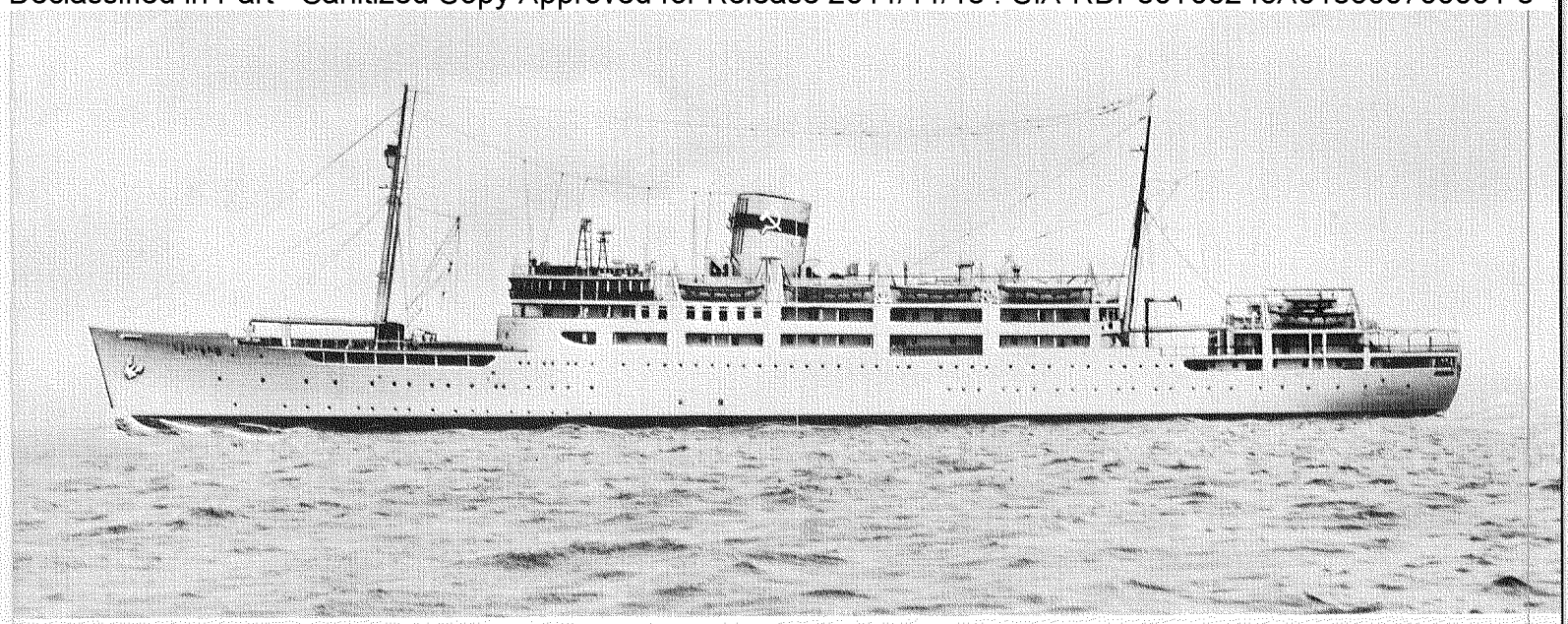
RIGA · HELSINKI

1962

SAILING SCHEDULE
AND FARE TARIFF

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

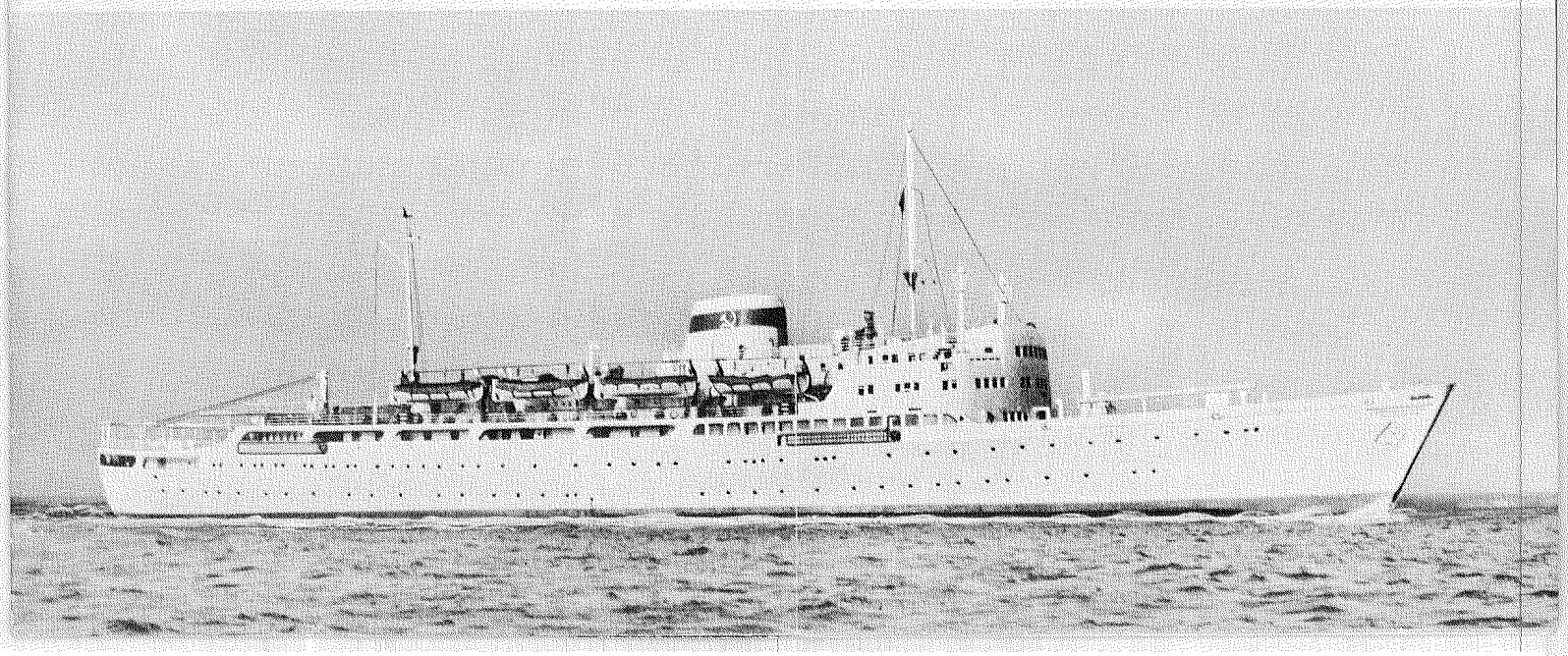
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



T.S. " BALTIKA" (Built 1939) 8,496 gross tons, speed 20 knots with accommodation for 437 passengers.

VESSELS of the Baltic State Line offer comfortable and well-equipped outside cabins in all classes. Excellent Russian and European cuisine. Bars with large assortment of high class wines, cognacs, tobacco and confectionery. Social rooms, ship's library, spacious promenade decks offering the usual shipboard amenities and amusements. Complete relaxation combined with the friendliness and courtesy of the crew ensures a pleasant, interesting and restful voyage.

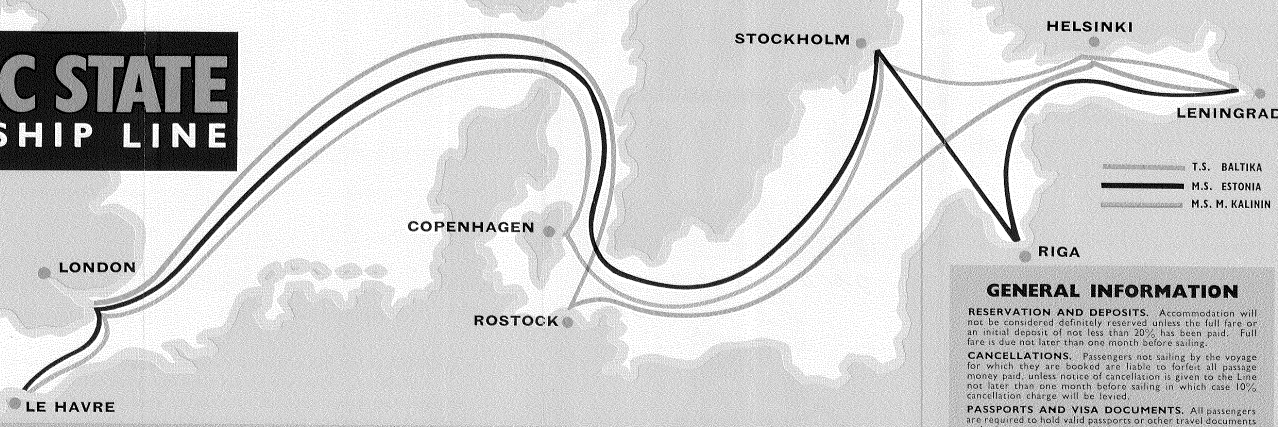
M.S. " MIKHAIL KALININ " (Built 1958) 4,722 gross tons, 18 knots, carries 333 passengers.
M.S. " ESTONIA" (Built 1960) Sister ship.



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

BALTIC STATE STEAMSHIP LINE



FARES (including meals)

		Luxe Class	First* Class	Second Class	Third Class	"BALTIKA" Tourist Class	Excess Baggage rate per 22 lbs (10 kgs.)
LONDON to	LENINGRAD	£45 12 0	£30 8 0	£26 17 0	£23 7 0	£17 18 0	£0 3 0
	LENINGRAD (via Riga)	£50 0 0	£33 14 0	£28 3 0	£23 3 0	—	£0 3 0
	HELSINKI	£40 5 0	£26 17 0	£23 14 0	£19 14 0	£15 15 0	£0 3 0
	RIGA	£37 19 0	£25 0 0	£21 18 0	£19 10 0	—	£0 3 0
	STOCKHOLM	£32 16 0	£21 17 0	£19 5 0	£16 2 0	—	£0 3 0
	ROSTOCK	£30 17 0	£20 12 0	£17 18 0	£14 16 0	£11 13 0	£0 3 0
	COPENHAGEN	£22 2 0	£14 16 0	£13 0 0	£10 15 0	—	£0 2 0
	LE HAVRE	£8 11 0	£5 17 0	£4 19 0	£4 1 0	—	£0 1 0
LE HAVRE to	LENINGRAD	£54 0 0	£36 4 0	£31 15 0	£26 18 0	—	£0 4 0
	HELSINKI	£48 14 0	£32 13 0	£28 12 0	£23 14 0	—	£0 3 0
	RIGA	£45 19 0	£30 16 0	£26 16 0	£22 7 0	—	£0 3 0
	STOCKHOLM	£41 11 0	£27 0 0	£24 3 0	£20 3 0	—	£0 3 0
	COPENHAGEN	£30 17 0	£20 12 0	£17 18 0	£14 16 0	—	£0 2 0
COPENHAGEN to	LENINGRAD	£29 10 0	£19 14 0	£17 9 0	£14 16 0	—	£0 2 0
	HELSINKI	£21 10 0	£14 7 0	£12 11 0	£10 15 0	—	£0 2 0
	STOCKHOLM	£13 3 0	£8 9 0	£7 4 0	£4 19 0	—	£0 2 0
ROSTOCK to	LENINGRAD	£29 10 0	£19 14 0	£17 9 0	£14 16 0	—	£0 2 0
	HELSINKI	£21 10 0	£14 7 0	£12 11 0	£10 15 0	—	£0 2 0
STOCKHOLM to	LENINGRAD	£17 9 0	£11 13 0	£10 6 0	£8 11 0	—	£0 2 0
	LENINGRAD (via Riga)	£21 16 0	£14 19 0	£11 12 0	£8 17 0	—	£0 2 0
	HELSINKI	£9 9 0	£6 6 0	£5 8 0	£4 10 0	—	£0 1 0
	RIGA	£9 9 0	£6 6 0	£5 8 0	£4 10 0	—	£0 1 0
RIGA to HELSINKI to	LENINGRAD	£12 10 0	£8 6 0	£6 5 0	£4 8 0	—	£0 1 0
	LENINGRAD	£8 14 0	£5 17 0	£4 19 0	£4 1 0	£3 5 0	£0 1 0

Notes: Steamship fares apply from place of arrival or departure and for London this will normally be Tilbury Landing Stage or Tilbury Docks. (subject to alteration)

*10% Supplement for some First Class cabins with joint Shower and Toilet in m.s. "ESTONIA"

FARES FOR CHILDREN

Infants under 1 year	Free of charge
1 year and under 5 years	Quarter fare
5 years and under 10 years	Half fare
10 years and over	Full fare

BAGGAGE

The free baggage allowance, paying full fare ... 110 lb. (50 kg.)
Children 5 years and under 10 years 55 lb. (25 kg.)
Children 1 year and under 5 years 26 lb. (12 kg.)

REDUCTIONS

RETURN FARES will be two single fares less 10% reduction
OFF-SEASON: From November 1st to April 30th inclusive 10% Reduction
STUDENTS ... ... 10% Reduction
ORGANISED GROUPS:
10/24 Persons ... ... 10% Reduction for Group Leader only
25/50 Persons ... ... 10% Overall Reduction and Group Leader free
Over 50 Persons ... ... 20% Overall Reduction and Group Leader free
NOTE—Return Fares and Off-Season reductions may be applied in conjunction with either Students or Organised Group Reductions.

TAXES AND PORT DUES

LONDON DUES: 10/– per passenger Single Voyage (20/– per passenger Round Voyage)
LE HAVRE DUES: Children between ages of 12 yrs & 3 yrs

Luxe and first class	10/– per adult	Luxe and first class	9/–
Second class	7/– per adult	Second class	6/–
Third and tourist class	4/– per adult	Third and tourist class	3/–

Children under 3 years Free of charge

LE HAVRE ROUND VOYAGES. Passengers travelling by same vessel and voyage will be granted a special reduced fare of De Luxe £8, First class £7, Second class £6, and Third class £5 and can be accommodated on board ship during their stay in LE HAVRE with breakfast only provided for the following supplements per passenger daily. De Luxe £1 8s. 0d., First class £1 4s. 0d., Second class 16s. 0d., Third class 14s. 0d.

CAR RATES

		Up to 14 cwt. or 750 kilos	Up to 24 cwt. or 1250 kilos	Up to 34 cwt. or 1750 kilos	Over 34 cwt. or 1750 kilos
LONDON to–	LENINGRAD	£14. 14. 0	£18. 16. 0	£23. 12. 0	£28. 5. 0
	HELSINKI	£11. 6. 0	£14. 3. 0	£17. 0. 0	£22. 10. 0
	RIGA	£12. 0. 0	£15. 18. 0	£18. 5. 0	£22. 10. 0
	STOCKHOLM	£10. 15. 0	£14. 6. 0	£17. 17. 0	£21. 9. 0
	ROSTOCK	£7. 3. 0	£9. 18. 0	£12. 10. 0	£15. 4. 0
	COPENHAGEN	£6. 6. 0	£8. 19. 0	£11. 13. 0	£14. 6. 0
	LE HAVRE	£3. 12. 0	£5. 8. 0	£6. 16. 0	£8. 1. 0

Rates for other ports on application.

The charges for uncrated vehicles shipped as baggage and accompanying the passenger are exclusive of dock dues, expenses for preparation for shipment, and insurance, etc. Tilbury wharfage dues are £1. 10. 0 per vehicle for loading or unloading.

GENERAL INFORMATION

RESERVATION AND DEPOSITS. Accommodation will not be considered definitely reserved unless the full fare or an initial deposit of not less than 20% has been paid. Full fare is due not later than one month before sailing.

CANCELLATIONS. Passengers not sailing by the voyage for which they are booked are liable to forfeit all passage money paid, unless notice of cancellation is given to the Line not later than one month before sailing in which case 10% cancellation charge will be levied.

PASSPORTS AND VISA DOCUMENTS. All passengers are required to hold valid passports or other travel documents and where necessary provided with valid visas of country of destination and transit visas of the country of landing if proceeding beyond.

PHYSICAL DISABILITIES AND EXPECTANT MOTHERS. Physical Disabilities or illnesses must be reported at the time of booking and before the passage contract is taken up. The Line reserves the right to refuse passage to any passenger who in the opinion of its medical adviser is not in a fit state of health to undertake the voyage.

Pregnancy is regarded as a disability and application for passage from expectant mothers must be accompanied by a medical certificate. The right is reserved to refuse passage in cases of advanced pregnancy.

BAGGAGE AND PERSONAL ACCIDENT INSURANCE. As the Line's liability in respect to personal accident and loss of or damage to baggage is strictly limited, passengers are advised to protect themselves by insurance. Rates will be quoted on application.

LONDON EMBARKATION will normally take place at Tilbury Landing Stage or Tilbury Docks. There is a frequent rail service from Fenchurch Street Station, London, to either Tilbury Riverside Station or Tilbury Town Station. Passengers will be required to report for embarkation 1½ hours before scheduled time of departure unless otherwise advised.

ACCOMMODATION

t.s. "BALTIKA"

Luxe Class	4 berths (2 Berth Cabins)
First Class	73 berths (1 and 2 Berth Cabins)
Second Class	108 berths (4 Berth Cabins)
Third Class	156 berths (4 and 6 Berth Cabins)
Tourist Class	96 berths (4 and 6 Berth Cabins)

m.s. "MIKHAIL KALININ" and m.s. "ESTONIA"

Luxe Class	2 berths (2 Berth Cabin)
First Class	68 berths (2 Berth Cabins)
Second Class	78 berths (2 and 4 Berth Cabins)
Third Class	185 berths (4 and 6 Berth Cabins)

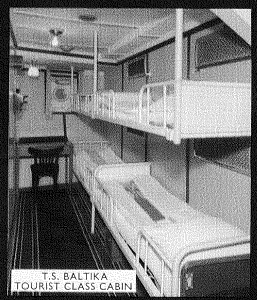
SOCIAL ROOMS & CABINS

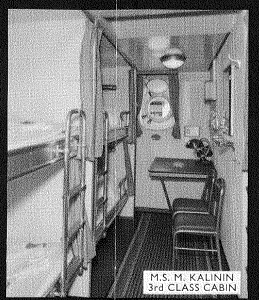
M.S. ESTONIA SMOKING ROOM

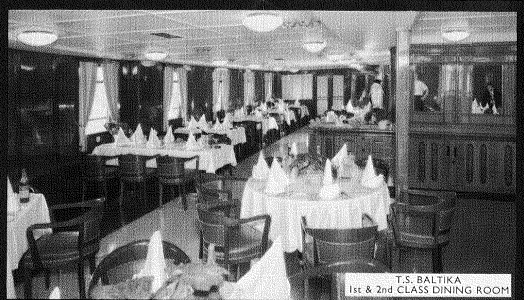
M.S. ESTONIA 3rd CLASS BAR

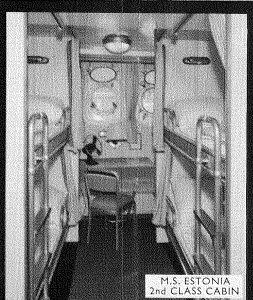
M.S. M. KALININ 1st & 2nd CLASS DINING ROOM

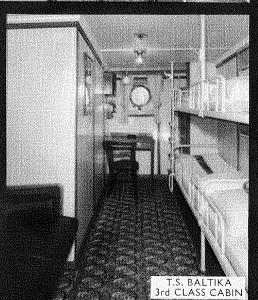
M.S. ESTONIA MUSIC ROOM


T.S. BALTIKA TOURIST CLASS CABIN

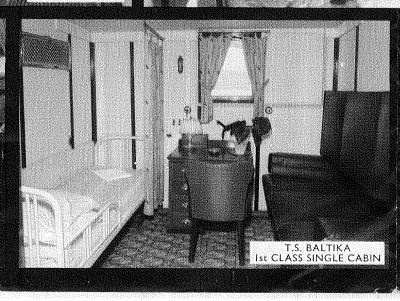

M.S. M. KALININ 3rd CLASS CABIN


T.S. BALTIKA 1st & 2nd CLASS DINING ROOM


M.S. ESTONIA 2nd CLASS CABIN


T.S. BALTIKA 3rd CLASS CABIN

M.S. M. KALININ 3rd CLASS DINING ROOM


T.S. BALTIKA 1st CLASS SINGLE CABIN

T.S. BALTIKA 1st & 2nd CLASS BAR

T.S. BALTIKA MUSIC ROOM

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

BALTIC STATE STEAMSHIP LINE

SAILING SCHEDULE 1962

		T.S. BALTIKA	M.S. M. KALININ	M.S. M. KALININ	T.S. BALTIKA	M.S. M. KALININ	T.S. BALTIKA	M.S. M. KALININ	T.S. BALTIKA	M.S. M. KALININ	M.S. ESTONIA	T.S. BALTIKA	M.S. M. KALININ	M.S. ESTONIA	M.S. M. KALININ	T.S. BALTIKA	M.S. ESTONIA	M.S. M. KALININ	T.S. BALTIKA	M.S. ESTONIA	M.S. M. KALININ	T.S. BALTIKA	M.S. ESTONIA	M.S. M. KALININ	T.S. BALTIKA	M.S. ESTONIA	M.S. M. KALININ	T.S. BALTIKA	M.S. ESTONIA	M.S. N. KALININ	T.S. BALTIKA	M.S. ESTONIA	M.S. M. KALININ	T.S. BALTIKA	T.S. BALTIKA	M.S. M. KALININ	M.S. M. KALININ	M.S. M. KALININ	
LENINGRAD	Dep.			22 00 2 May	22 00 3 May	23 00 14 May	23 00 19 May	23 00 28 May	23 00 5 June	23 00 11 June	12 00 17 June	23 00 22 June	23 00 25 June	12 00 2 July	23 00 9 July	23 00 12 July	12 00 17 July	23 00 23 July	23 00 29 July	24 00 4 Aug	23 00 10 Aug	23 00 15 Aug	24 00 20 Aug	23 00 25 Aug	23 00 1 Sept	24 00 5 Sept	24 00 9 Sept	24 00 18 Sept	24 00 25 Sept	24 00 6 Oct	24 00 11 Oct	24 00 27 Oct	24 00 12 Nov	**LENINGRAD**
HELSINKI	Arr.					11 30 15 May	11 30 20 May	11 30 29 May	11 30 6 June	11 30 12 June		11 30 23 June	11 30 26 June		11 30 10 July	11 30 13 July		11 30 24 July	11 30 30 July		11 30 11 Aug	11 30 16 Aug		11 30 26 Aug	11 30 2 Sept		15 00 10 Sept 11 Sept	15 00 19 Sept 20 Sept	15 00 26 Sept 27 Sept	15 00 7 Oct 8 Oct	15 00 12 Oct 13 Oct	15 00 28 Oct 29 Oct	15 00 13 Nov 14 Nov	**HELSINKI**
	Dep.					16 00	18 00	16 00	18 00	16 00		18 00	16 00		16 00	18 00		16 00	18 00		14 00	14 00		14 00	14 00		12 00	08 00	12 00	08 00	12 00	12 00	12 00	
RIGA	Arr.	16 Apl 08 00	17 Apl 08 00								19 00 18 June 24 00			19 00 3 July 24 00			19 00 18 July 24 00			10 00 6 Aug 16 00			10 00 22 Aug 16 00			10 00 7 Sept 16 00										**RIGA**
	Dep.																																				
STOCKHOLM	Arr.					08 00 16 May 14 00		08 00 30 May 14 00		08 00 13 June 14 00	17 00 19 June 21 00		08 00 27 June 14 00	17 00 4 July 21 00	08 00 11 July 14 00		17 00 19 July 21 00	08 00 25 July 14 00		09 00 7 Aug 17 00	07 00 12 Aug 14 00		09 00 23 Aug 17 00	07 00 27 Aug 14 00		09 00 8 Sept 17 00	07 00 12 Sept 14 00		07 00 28 Sept 14 00		07 00 14 Oct 14 00	07 00 30 Oct 14 00	07 00 15 Nov 14 00	**STOCKHOLM**
	Dep.																																				
ROSTOCK	Arr.						07 00 22 May 13 00		07 00 8 June 13 00			07 00 25 June 13 00				07 00 15 July 13 00			07 00 1 Aug 13 00			07 00 18 Aug 13 00			07 00 4 Sept 13 00		21 00 21 Sept 22 Sept 08 00		21 00 9 Oct 10 Oct 08 00				**ROSTOCK**
	Dep.																																				
COPENHAGEN	Arr.			17 00 4 May 21 00	17 00 5 May 21 00	17 00 17 May 20 00		17 00 31 May 20 00		17 00 14 June 20 00			17 00 28 June 20 00		17 00 12 July 20 00			17 00 26 July 20 00		17 00 13 Aug 20 00			17 00 28 Aug 20 00			17 00 13 Sept 20 00		17 00 29 Sept 20 00		17 00 15 Oct 20 00	17 00 31 Oct 20 00	17 00 16 Nov 20 00	**COPENHAGEN**
	Dep.																																				
LONDON	Arr.	09 00 19 Apl 23 Apl 12 00			16 00 7 May 11 May 18 00	15 00 19 May	15 00 24 May 28 May 18 00	15 00 2 June	14 00 10 June 14 June 18 00	15 00 16 June	16 00 22 June 20 00	14 00 27 June 1 July 18 00	15 00 30 June 20 00	16 00 7 July 20 00	15 00 14 July 20 00	14 00 17 July 21 July 18 00	16 00 22 July 20 00	15 00 28 July 20 00	14 00 3 Aug 7 Aug 18 00	14 00 10 Aug	15 00 15 Aug	14 00 20 Aug 24 Aug 18 00	14 00 26 Aug	15 00 30 Aug	14 00 6 Sept 10 Sept 18 00	14 00 11 Sept	15 00 15 Sept	09 00 24 Sept 28 Sept 18 00	15 00 1 Oct 20 00	09 00 12 Oct 16 Oct 18 00	15 00 17 Oct 20 00	15 00 2 Nov 20 00	15 00 18 Nov 20 00	**LONDON**
	Dep.																																				
LE HAVRE	Arr.		14 00 20 Apl 21 Apl 21 00	22 00 6 May 7 May 19 00		10 00 20 May 21 May 19 00		10 00 3 June 4 June 19 00		10 00 17 June 18 June 19 00	10 00 23 June 24 June 19 00		10 00 1 July 2 July 19 00	10 00 8 July 9 July 19 00	10 00 15 July 16 July 19 00		10 00 22 July 24 July 19 00	10 00 29 July 30 July 19 00		10 00 11 Aug 12 Aug 19 00	10 00 16 Aug 17 Aug 19 00		10 00 27 Aug 28 Aug 19 00	10 00 31 Aug 1 Sept 19 00		10 00 12 Sept 13 Sept 19 00	10 00 16 Sept 17 Sept 19 00		10 00 2 Oct 3 Oct 19 00		10 00 18 Oct 19 Oct 19 00	10 00 3 Nov 4 Nov 19 00	10 00 19 Nov 20 Nov 19 00	**LE HAVRE**
	Dep.																																				
LONDON	Arr.			09 00 8 May 12 00		09 00 22 May 12 00		09 00 5 June 12 00		09 00 19 June 12 00	09 00 25 June 11 00		09 00 3 July 12 00	09 00 10 July 11 00	09 00 17 July 12 00		09 00 25 July 11 00	09 00 31 July 12 00		09 00 13 Aug 11 00	09 00 18 Aug 12 00		09 00 29 Aug 11 00	09 00 2 Sept 12 00		09 00 14 Sept 11 00	09 00 18 Sept 12 00		09 00 4 Oct 12 00		09 00 20 Oct 12 00	09 00 5 Nov 12 00	09 00 21 Nov 12 00	**LONDON**
	Dep.																																				
COPENHAGEN	Arr.			09 00 10 May 13 00		09 00 24 May 13 00		09 00 7 June 13 00		09 00 21 June 13 00			09 00 5 July 13 00		09 00 19 July 13 00			09 00 2 Aug 13 00			09 00 20 Aug 13 00			09 00 4 Sept 13 00			09 00 20 Sept 13 00		09 00 6 Oct 13 00		09 00 22 Oct 13 00	09 00 7 Nov 13 00	09 00 23 Nov 13 00	**COPENHAGEN**
	Dep.																																				
ROSTOCK	Arr.				19 00 13 May 23 00		19 00 30 May 23 00		19 00 16 June 23 00			19 00 3 July 23 00				19 00 23 July 23 00			19 00 9 Aug 23 00			19 00 26 Aug 23 00			19 00 12 Sept 23 00			19 00 30 Sept 23 00		19 00 18 Oct 23 00					**ROSTOCK**
	Dep.																																				
STOCKHOLM	Arr.			16 00 11 May 21 00		16 00 25 May 21 00		16 00 8 June 21 00		16 00 22 June 21 00	07 00 28 June 12 00		16 00 6 July 21 00	07 00 13 July 12 00	16 00 20 July 21 00		07 00 28 July 12 00	16 00 3 Aug 21 00		07 00 16 Aug 12 00	16 00 21 Aug 21 00		07 00 1 Sept 12 00	16 00 5 Sept 21 00		07 00 17 Sept 12 00	16 00 21 Sept 21 00		16 00 7 Oct 21 00		16 00 23 Oct 21 00	16 00 8 Nov 21 00	16 00 24 Nov 21 00	**STOCKHOLM**
	Dep.																																				
RIGA	Arr.										09 00 29 June 13 00			09 00 14 July 13 00			09 00 29 July 13 00			09 00 17 Aug 13 00			09 00 2 Sept 13 00			09 00 18 Sept 13 00								**RIGA**
	Dep.																																				
HELSINKI	Arr.	16 00 26 Apl 27 Apl 06 30	15 00 25 Apl 26 Apl 04 00	15 00 12 May 19 00	12 00 15 May 18 00	15 00 26 May 19 00	12 00 1 June 18 00	15 00 9 June 19 00	12 00 18 June 19 00	15 00 23 June 19 00		12 00 5 July 19 00	15 00 7 July 19 00		15 00 21 July 19 00	12 00 25 July 19 00		15 00 4 Aug 5 Aug 06 30	12 00 11 Aug 12 Aug 06 30		15 00 22 Aug 23 Aug 06 30	12 00 28 Aug 29 Aug 06 30		15 00 6 Sept 7 Sept 06 30	12 00 14 Sept 15 Sept 06 30		15 00 22 Sept 23 Sept 06 30	12 00 2 Oct 3 Oct 06 30	15 00 8 Oct 9 Oct 06 30	12 00 20 Oct 21 Oct 06 30	15 00 24 Oct 25 Oct 08 30	15 00 9 Nov 10 Nov 06 30	15 00 25 Nov 26 Nov 06 30	**HELSINKI**
	Dep.																																				
LENINGRAD	Arr.	20 00 27 Apl	17 30 26 Apl	09 30 13 May	09 30 16 May	09 30 27 May	09 30 2 June	09 30 10 June	09 30 19 June	09 30 24 June	20 00 30 June	09 30 6 July	09 30 8 July	20 00 15 July	09 30 22 July	09 30 26 July	20 00 30 July	20 00 5 Aug	20 00 12 Aug	21 00 18 Aug	20 00 23 Aug	20 00 29 Aug	22 00 3 Sept	20 00 7 Sept	20 00 15 Sept	22 00 19 Sept	20 00 23 Sept	20 00 3 Oct	20 00 9 Oct	20 00 21 Oct	20 00 25 Oct	20 00 10 Nov	20 00 26 Nov	**LENINGRAD**

(Subject to alteration)

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

VISIT the Soviet Union, country of the first cosmonauts.

Intourist

the USSR Company for Foreign Travel

organizes tours to the USSR along itineraries which acquaint travellers with many different cities of the Soviet Union, interesting sights and picturesque scenery, the economic achievements, culture and art of the Soviet peoples.

" INTOURIST " offers you:

varied and fascinating itineraries by rail and plane, cruises on modern steamers;

tours by motor coach and private or leased car, superb holidays in the finest resorts on the Black Sea and Baltic coasts;

hunting in the Crimean Mountains;

camping trips in the country's beauty spots.

You may purchase tours to the USSR and obtain detailed information about travel in the Soviet Union at tourist firms representing " INTOURIST " in the capitals of the states and world large cities and also at the " INTOURIST " Head Office in Moscow.

OFFICES AND PRINCIPAL PASSENGER AGENCIES

INTOURIST

16 MARX PROSPECT, MOSCOW, K.9
TELEGRAMS: INTOURIST TELEPHONE: 9.61.52

INTOURIST

UL. GERTZENA 39, LENINGRAD
TELEGRAMS: INTOURIST

LONDON: Stelp & Leighton Ltd.
9–13 Fenchurch Buildings,
(corner 108 Fenchurch Street), E.C.3
Telephone: Royal 3111 Telegrams: Sandlpass

PARIS: Compagnie Generale Transatlantique,
6 Rue Auber
Telephone: RIC 97-59 Telegrams: Transat

LE HAVRE: Compagnie Generale Transatlantique,
89 Boulevard de Strasbourg Telegrams: Transat

COPENHAGEN: The Danish State Railways Travel Bureau,
Frederiksborggade 42 Telegrams: Noerrereise

ROSTOCK: Deutsches Reisebüro,
Stalinstrasse 67

RIGA: Intourist,
22 Bulvar Padomiu
Telephone: 2-78-93 Telegrams: Intourist

STOCKHOLM: A/B Nyman & Schultz,
Vasagatan 19 Telegrams: Nymanvas

HELSINKI: Travel Bureau Kaleva Oy,
Mannerheimintie 5
Telephone: 13691 Telegrams: Matka

10,000 No. 2 (R) Nov. 61

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

From **FRANCE ITALY GREECE**
NEAR EAST TURKEY

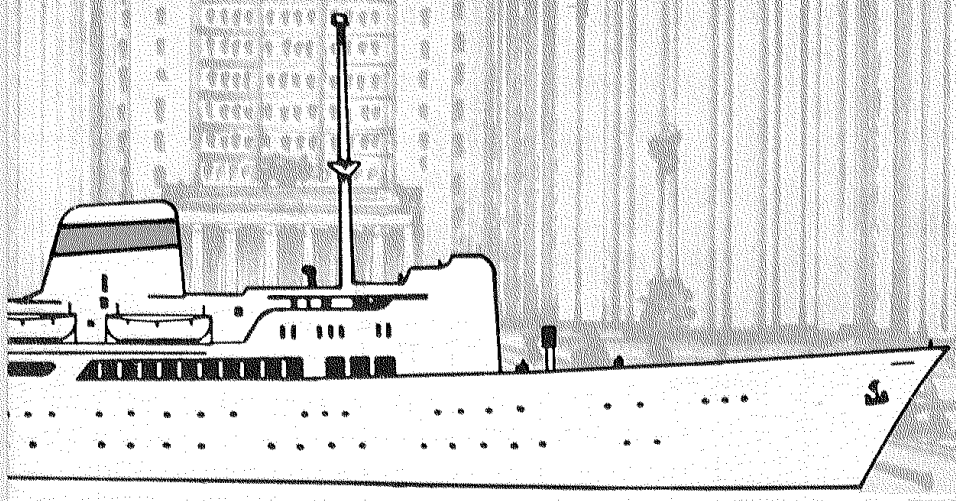
To BLACK SEA AND

USSR

with the new motorvessels

m/v **"LITVA"**
ODESSA - MARSEILLES
NAPLES - SOCHI LINE

m/v
"FELIX DZERJINSKY"
ODESSA
BEYROUTH
SOCHI LINE



REGULAR PASSENGER SERVICES TO BLACK SEA OF THE BLACK SEA STATE STEAMSHIP LINE - ODESSA

ИНТУРИСТ

INTOURIST

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

PASSENGERS TARIFF

on the

ODESSA - MARSEILLES - NAPLES - SOCHI and ODESSA - BEYROUTH - SOCHI LINES

1962

PRICE IN ROUBLES - *Rate of exchange: Rbls 0.90 = USA $ 1*

CLASS	MARSEILLES								NAPLES								PIRAEUS							ISTANBUL					VARNA				CONSTANZA		
	MARITO	PIRAEUS	ISTANBUL	VARNA	CONSTANZA	ODESSA	YALTA	SOCHI	PIRAEUS	ISTANBUL	VARNA	CONSTANZA	ODESSA	YALTA	SOCHI	ISTANBUL	VARNA	CONSTANZA	ODESSA	YALTA	SOCHI	VARNA	CONSTANZA	ODESSA	YALTA	SOCHI	CONSTANZA	ODESSA	YALTA	SOCHI	ODESSA	YALTA	SOCHI
Luxe	45	130	160	190	204	230	258	278	100	130	150	164	190	218	238	54	86	100	122	150	170	27	41	70	99	118	20	52	80	100	37	65	85
1st Superior grade	36	99	132	156	167	189	210	227	75	108	121	132	154	174	191	44	69	83	102	127	140	22	33	57	81	95	17	41	65	78	30	54	67
1 st	33	90	118	142	152	172	191	206	70	98	110	120	140	159	174	40	63	75	93	115	127	20	30	52	74	86	15	37	59	71	28	49	61
2 nd	23	62	85	105	112	125	141	152	45	65	80	87	100	116	128	27	43	50	62	80	89	14	20	36	52	64	10	27	45	53	18	35	44
3 rd	17	48	60	68	73	85	94	101	32	50	53	58	70	79	86	19	30	36	43	55	59	9	15	26	38	42	7	18	30	43	13	25	29

CLASS	ALEXANDRIA							LATTAKIA							BEYROUTH							FAMAGUSTA						
	PIRAEUS	ISTANBUL	VARNA	CONSTANZA	ODESSA	YALTA	SOCHI	BEYROUTH	THESSALONIKI	ALEXANDRIA	PIRAEUS	ISTANBUL	VARNA	CONSTANZA	THESSALONIKI	ALEXANDRIA	PIRAEUS	ISTANBUL	VARNA	CONSTANZA	ODESSA	YALTA	SOCHI	ALEXANDRIA	PIRAEUS	ISTANBUL	VARNA	CONSTANZA	ODESSA	YALTA
Luxe	95	115	151	158	180	207	223	18	18	55	120	150	190	200	220	27	64	128	170	200	210	226	253	274	45	110	148	180	190	210	237	258
1st Superior grade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 st	72	90	110	113	130	149	164	14	14	41	89	118	140	148	162	20	47	95	125	148	156	168	187	202	33	85	109	130	140	156	170	190
2 nd	50	63	79	88	92	112	124	11	11	29	62	82	98	104	112	15	32	65	88	104	107	115	131	142	24	57	75	92	98	107	123	134
3 rd	35	42	56	60	65	79	86	6	6	19	43	56	67	71	78	9	22	45	60	71	75	80	89	96	15	42	53	65	67	75	84	91

reductions

Return tickets: A 10% reduction from full fare is granted to passengers, when obtaining return tickets.

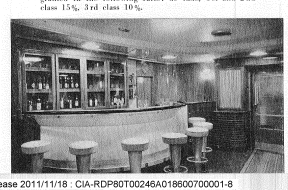
Families: To families buying at least 3 full tickets, a 10 % reduction is granted for one way and 15 % reduction when obtaining return tickets.

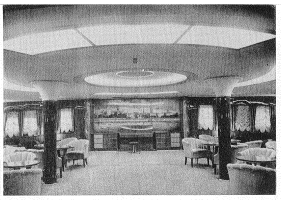
Pupils and Students: To students and pupils from 12 to 26 years age obtaining tickets for 2nd and 3rd class a reduction of 20% is granted for one way and 30% reduction when obtaining return tickets.
The reduction is granted against presentation of the School certificate.

Groups: To organized groups of passengers, travelling by a common purpose (tourists, sport, public delegation, etc.) the following reductions are granted:
from 5 to 10 persons - for one way 10% - for return 15%
from 11 to 25 persons - for one way 15% - for return 20%
over 25 persons - for one way 20% - for return 25%
Reductions are granted for full fares only.
No double reduction is allowed.
For the sale of double cabins for exclusive use of a single passenger or of four berth cabins for exclusive use of two persons 50% increase is applied for each fare. In principle the sale of cabins in exclusive use is not admitted from July 1st to September 1st.

Children's rate: from 1 to 5 years old: 25% of full fare;
from 5 to 12 years old: 50% of full fare;
over 12 years old : full fare.

No separate berths are provided for children up to the age of five years. In the period from November 1st up to March 31st an extra reduction from the fare is granted in the following rates: de luxe, 1st and 2nd class 15%, 3rd class 10%.





note

Loading and unloading charges and taxes in foreign ports are payable by passenger on the spot.

Luggage: The passage fares are inclusive of the free transport of the passengers luggage within the following weight:

1st and 2nd class: Kg. 150.—
3rd class : Kg. 100.—

For children the luggage allowance is proportioned to the cost of the ticket.

Car transportation: Passengers are allowed to carry with them their car.

Tariffs and formalities will be specified on request.

"INTOURIST"

THE U.S.S.R. COMPANY FOR FOREIGN TRAVEL

organizes tours to the USSR along itineraries which acquaint travellers with many different cities of the Soviet Union, interesting sights and picturesque scenery, the economic achievements, cultures and arts of the Soviet peoples.

"INTOURIST" offers you:
varied and fascinating itineraries by rail, plane or motor coach cruises, on modern steamers, superb holidays in the finest resorts on the Black Sea and Baltic coasts, hunting in the Crimean Mts., camping trips in the country's beauty spots.

You may purchase tours to the USSR and obtain detailed information about travel in the Soviet Union at tourist firms representing "INTOURIST", in the capitals of the states and world large cities and also at the "INTOURIST" Head Office in Moscow.

Agents in the countries served by mv. "Litva" and mv. "Felix Dzerjinsky":

MOSCOW "INTOURIST"
Head Office: Karl Marx Ave. 16
Cables: INTOURIST MOSCOW
"Travel Bureau" Bronnïye sq. 2-4
Telex: 187 Cables: INTOURIST MOSCOW

BUCHAREST "Roumanian State Railways"
Dinicu Golescu 38 Cables: CFR BUCURESTI

SOFIA "Balkantourist"
Boulevard Dondoukov 2
Cables: BALKANTOURIST SOFIA

ISTANBUL "Dumenil Shipping Company"
Veli Alemdar Han Kal. 6 No. 16 - GALATA
Cables: DUMENIN ISTANBUL

ATHENS "Caravanides Travel Office"
Stadiou St., 58 Cables: CARIGAN ATHENS
"Hermes en Grece"
4, Rue du Stade Cables: UTEVE ATHENS

CAIRO "Mena Travel Company"
Building No. 28 - Chamber of Commerce Street
Cables: MENATOURS CAIRO

DAMASCUS "Karnak Tourist & Transport Co."
Liberty Street Cables: KARNAK DAMASCUS

BEYROUTH "Transas Company"
P.O.B. 1372 Cables: TRANSAS BEYROUTH

GENOA "Sagital S.p.A."
Via di Sottoripa, 1A Cables: SAGIMONT GENOVA

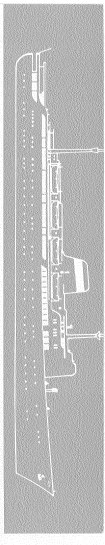
PARIS "Cie des Messageries Maritimes"
72, Boulevard de la Madeleine - Paris 1er
Cables: LICORNE PARIS

FAMAGUSTA "Frankoudi and Stephanou Ltd."
P.O.B. 31 Cables: FRANKOUDI FAMAGUSTA

NAPLES "Berti & C."
Via Depretis, 23 Cables: SPEDBERTI-NAPLES

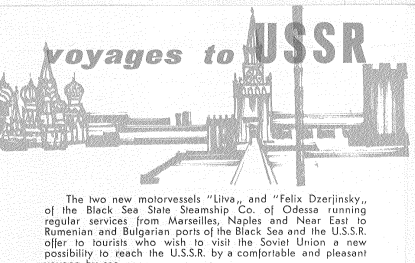
LATTAKIA "Karnak Tourist & Transport Co."
Liberty Street

TICKETS MAY BE BOOKED AT ABOVE OFFICES OR AT ALL MAIN TOURIST OFFICES THROUGHOUT THE WORLD



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



The two new motorvessels "Litva„ and "Felix Dzerjinsky„ of the Black Sea State Steamship Co. of Odessa running regular services from Marseilles, Naples and Near East to Rumenian and Bulgarian ports of the Black Sea and the U.S.S.R. offer to tourists who wish to visit the Soviet Union a new possibility to reach the U.S.S.R. by a comfortable and pleasant voyage by sea.

The calls in Greek, Turkish, Near East, Bulgarian and Rumenian ports add a particular charm to these voyages.

If you wish to visit the Near East, the Odessa-Beyrouth-Sochi Line is offering to you a very interesting tour to Egypt, Cyprus, Lebanon, Syria and viceversa.

If you embark at Marseilles or Naples on the "Litva„ or at Piraeus on the "Felix Dzerjinsky„ you can see at once the ancient monuments of Athens and Istanbul, the marvellous Bosphorous and the lovely coast of the Black Sea. You will visit the modern and old Russia and admire all the different historical, national and folkloristic treasures of the various Republics of the U.S.S.R.

In connection with the calls of the vessels, touristic tours not only in Crimea and Caucasus, but also to Moscow and Leningrad are organized by the Travel Agencies in agreement with Intourist.

Car drivers are allowed to carry their cars with the vessel at extremely cheap prices and continue from Odessa or Yalta a most interesting journey through the U.S.S.R. by automobile.

Everything has been studied to render life on board of the two new units of the Black Sea State Steamship Line particularly pleasant. Entertainements are organized during the voyage whilst excellent food and bar service are at passengers' disposal.

Travel with "Litva„ and "Felix Dzerjinsky„. You will enjoy marvellous holidays of great touristic and cultural interest.

For information and touristic programs please apply to your usual Travel Agencies.

M/n "FELIX DZERJINSKY„ ✲ ODESSA - BEYROUTH - SOCHI LINE ✲ SAILING SCHEDULE 1962

ODESSA	CONSTANZA	VARNA	ISTANBUL	PIRAEUS	ALEXANDRIA	FAMAGUSTA	LATTAKIA	BEYROUTH	FAMAGUSTA	ALEXANDRIA	PIRAEUS	ISTANBUL	VARNA	CONSTANZA	ODESSA	YALTA	SOCHI	YALTA	ODESSA
Arrival — Departure 19.00	08.00 10.00	17.30 21.00	08.00 12.00	13.00 20.00	07.00 19.00	18.00 22.00	07.00 11.00	18.00 23.00	07.00 11.00	10.00 21.00	08.00 15.00	15.00 19.00	07.00 10.00	17.30 20.30	12.00 24.00	14.30 18.30	13.00 19.00	13.30 18.00	09.00 —
2/1	3/1	3/1	4/1	5/1	7/1	8/1	9/1	9/1	10/1	11/1	13/1	14/1	15/1	15/1	16/1	17/1	18/1	19/1	20/1
21/1	22/1	22/1	23/1	24/1	26/1	27/1	28/1	28/1	29/1	30/1	1/2	2/2	3/2	3/2	4/2	5/2	6/2	7/2	8/2
5/3	6/3	6/3	7/3	8/3	10/3	11/3	12/3	12/3	13/3	14/3	16/3	17/3	18/3	18/3	19/3	20/3	21/3	22/3	23/3
24/3	25/3	25/3	26/3	27/3	29/3	30/3	31/3	31/3	1/4	2/4	4/4	5/4	6/4	6/4	7/4	8/4	9/4	10/4	11/4
12/4	13/4	13/4	14/4	15/4	17/4	18/4	19/4	19/4	20/4	21/4	23/4	24/4	25/4	25/4	26/4	27/4	28/4	29/4	30/4
1/5	2/5	2/5	3/5	4/5	6/5	7/5	8/5	8/5	9/5	10/5	12/5	13/5	14/5	14/5	15/5	16/5	17/5	18/5	19/5
20/5	21/5	21/5	22/5	23/5	25/5	26/5	27/5	27/5	28/5	29/5	31/5	1/6	2/6	2/6	3/6	4/6	5/6	6/6	7/6
8/6	9/6	9/6	10/6	11/6	13/6	14/6	15/6	15/6	16/6	17/6	19/6	20/6	21/6	21/6	22/6	23/6	24/6	25/6	26/6
27/6	28/6	28/6	29/6	30/6	2/7	3/7	4/7	4/7	5/7	6/7	8/7	9/7	10/7	10/7	11/7	12/7	13/7	14/7	15/7
16/7	17/7	17/7	18/7	19/7	21/7	22/7	23/7	23/7	24/7	25/7	27/7	28/7	29/7	29/7	30/7	31/7	1/8	2/8	3/8
4/8	5/8	5/8	6/8	7/8	9/8	10/8	11/8	11/8	12/8	13/8	15/8	16/8	17/8	17/8	18/8	19/8	20/8	21/8	22/8
23/8	24/8	24/8	25/8	26/8	28/8	29/8	30/8	30/8	31/8	1/9	3/9	4/9	5/9	5/9	6/9	7/9	8/9	9/9	10/9
11/9	12/9	12/9	13/9	14/9	16/9	17/9	18/9	18/9	19/9	20/9	22/9	23/9	24/9	24/9	25/9	26/9	27/9	28/9	29/9
30/9	1/10	1/10	2/10	3/10	5/10	6/10	7/10	7/10	8/10	9/10	11/10	12/10	13/10	13/10	14/10	15/10	16/10	17/10	18/10
19/10	20/10	20/10	21/10	22/10	24/10	25/10	26/10	26/10	27/10	28/10	30/10	31/10	1/11	1/11	2/11	—	—	—	—
10/11	11/11	11/11	12/11	13/11	15/11	16/11	17/11	17/11	18/11	19/11	21/11	22/11	23/11	23/11	24/11	25/11	26/11	27/11	28/11
3/12	4/12	4/12	5/12	6/12	8/12	9/12	10/12	10/12	11/12	12/12	14/12	15/12	16/12	16/12	17/12	18/12	19/12	20/12	21/12
22/12	23/12	23/12	24/12	25/12	27/12	28/12	29/12	29/12	30/12	31/12	2/1	3/1	4/1	4/1	5/1	6/1	7/1	8/1	9/1

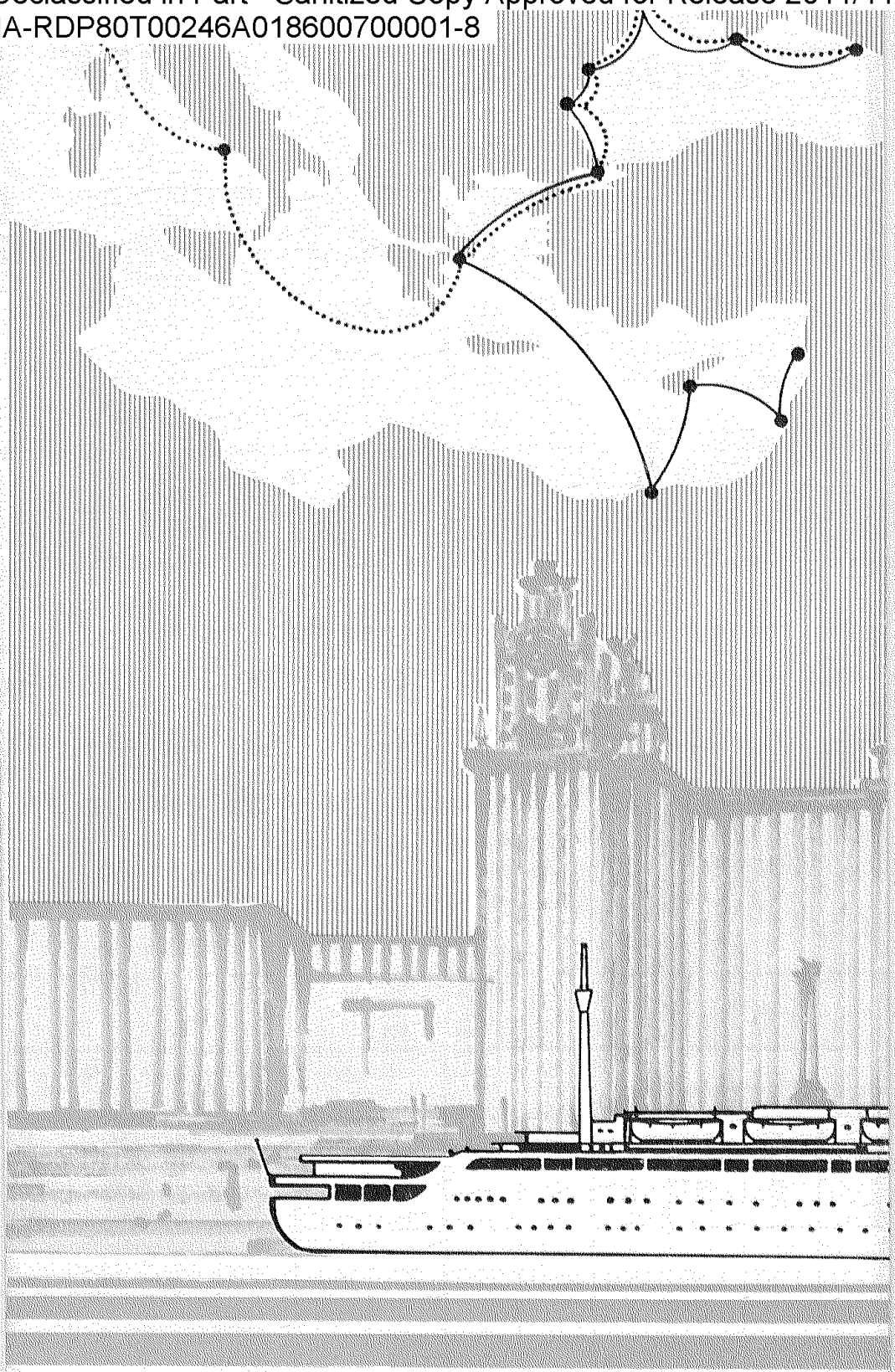
M/n "LITVA„ ✲ ODESSA - MARSEILLES - NAPLES - SOCHI LINE ✲ SAILING SCHEDULE 1962

ODESSA A	ODESSA D	CONSTANZA A	CONSTANZA D	VARNA A	VARNA D	ISTANBUL A	ISTANBUL D	PIRAEUS A	PIRAEUS D	NAPLES A	NAPLES D	MARSEILLES A	MARSEILLES D	NAPLES A	NAPLES D	PIRAEUS A	PIRAEUS D	ISTANBUL A	ISTANBUL D	VARNA A	VARNA D	CONSTANZA A	CONSTANZA D	ODESSA A	ODESSA D	YALTA A	YALTA D	SOCHI A	SOCHI D	YALTA A	YALTA D	ODESSA A	ODESSA D
	1/6		2/6		2/6		3/6		4/6		6/6		8/6		10/6		12/6		13/6		14/6		14/6		15/6		16/6		17/6		18/6		19/6
—	19,30	7	— 11	18	— 23	8,30	— 13,30	13	— 18	11,30	— 24	8	— 22	8	— 16	9	— 15,30	14	— 20	7	— 11	18	— 21	10	— 24	13	— 19	12	— 20	13	— 18	8	—
	20/6		21/6		21/6		22/6		23/6		25/6		27/6		29/6		1/7		2/7		3/7		3/7		4/7		5/7		6/7		7/7		8/7
—	19,30	7	— 11	18	— 23	8,30	— 13,30	13	— 18	11,30	— 24	8	— 22	8	— 16	9	— 15,30	14	— 20	7	— 11	18	— 21	10	— 24	13	— 19	12	— 20	13	— 18	8	—
	9/7		10/7		10/7		11/7		12/7		14/7		16/7		18/7		20/7		21/7		22/7		22/7		23/7		24/7		25/7		26/7		27/7
—	19,30	7	— 11	18	— 23	8,30	— 13,30	13	— 18	11,30	— 24	8	— 22	8	— 16	9	— 15,30	14	— 20	7	— 11	18	— 21	10	— 24	13	— 19	12	— 20	13	— 18	8	—
	29/7		30/7		30/7		31/7		1/8		3/8		5/8		7/8		9/8		10/8		11/8		11/8		12/8		12/8		14/8		15/8		16/8
—	19,30	7	— 11	18	— 23	8,30	— 13,30	13	— 18	11,30	— 24	8	— 22	8	— 16	9	— 15,30	14	— 20	7	— 11	18	— 21	10	— 24	13	— 19	12	— 20	13	— 18	8	—
	17/8		18/8		18/8		19/8		20/8		22/8		24/8		26/8		28/8		29/8		30/8		30/8		31/8		1/9		2/9		3/9		4/9
—	19,30	7	— 11	18	— 23	8,30	— 13,30	13	— 18	11,30	— 24	8	— 22	8	— 16	9	— 15,30	14	— 20	7	— 11	18	— 21	10	— 24	13	— 19	12	— 20	13	— 18	8	—
	5/9		6/9		6/9		7/9		8/9		10/9		12/9		14/9		16/9		17/9		18/9		18/9		19/9		20/9		21/9		22/9		23/9
—	19,30	7	— 11	18	— 23	8,30	— 13,30	13	— 18	11,30	— 24	8	— 22	8	— 16	9	— 15,30	14	— 20	7	— 11	18	— 21	10	— 24	13	— 19	12	— 20	13	— 18	8	—

NOTES: Instead of mn. "Felix Dzerjinsky„ twice in January will sail her sistership mn. "Latvia„ and once in November mn. "Litva„.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



PRINTED IN ITALY BY FRATELLI PAPINI - GENOA

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

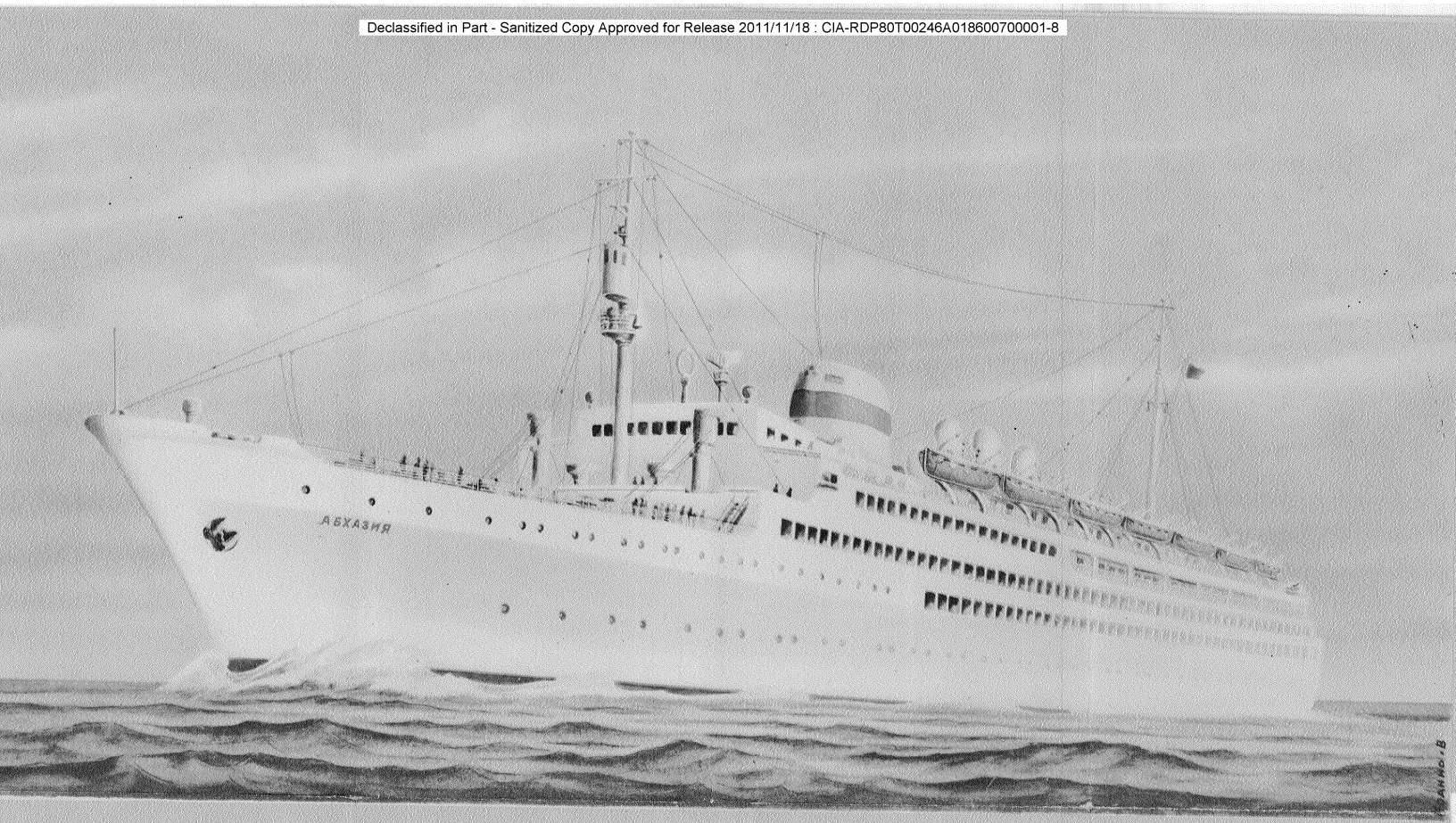
С С С Р
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

Т/Э „АБХАЗИЯ"

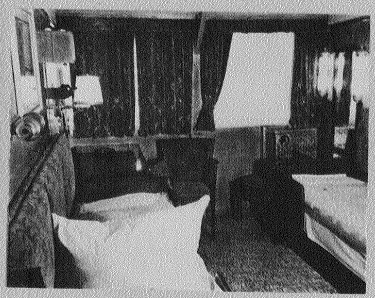
ЧЕРНОМОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



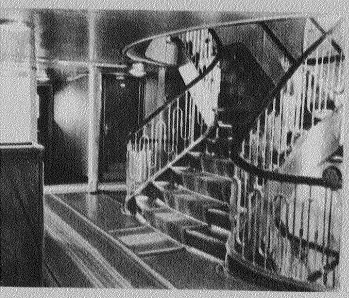
Библиотека



Каюта 1 класса

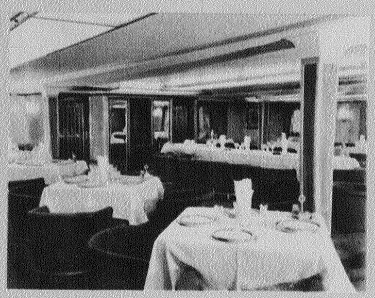
Каюта „люкс"

Вестибюль 1 класса



Вестибюль 2 класса

Музыкальный салон

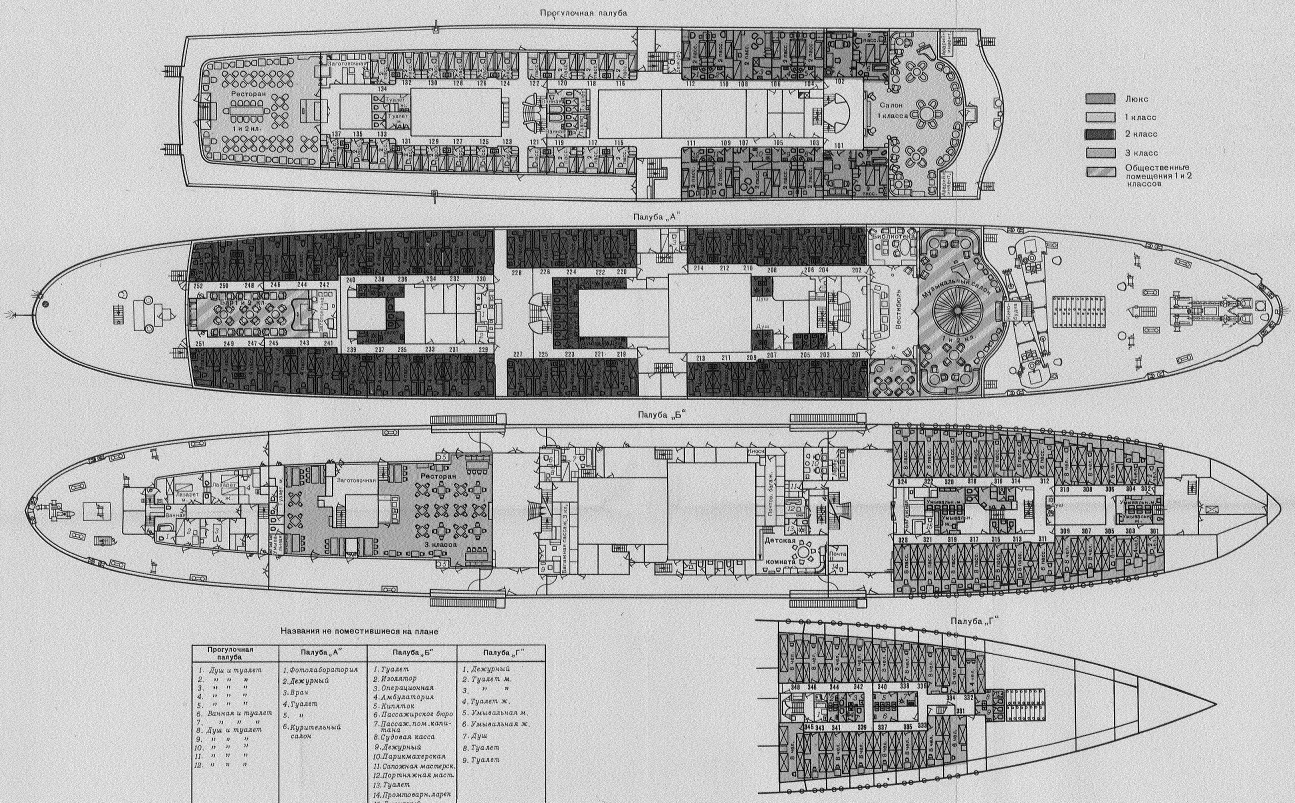


Ресторан 1 класса

Бар

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Названия не поместившиеся на плане

Прогулочная палуба	Палуба „А"	Палуба „Б"	Палуба „Г"
1. Душ и туалет	1. Фотолаборатория	1. Туалет	1. Дежурный
2. „ „ „	2. Дежурный	2. Вивалтор	2. Туалет м.
3. „ „ „	3. Врач	3. Операционная	3. „ „
4. „ „ „	4. Туалет	4. Амбулаторная	4. Туалет ж.
5. „ „ „	5. Изолятор	5. Изолятор	5. Умывальная м.
6. Зимняя и туалет	6. Курительный салон	6. Пассажирское бюро	6. Умывальная ж.
7. „ „ „		7. Пассажирская комната	7. Душ
8. Душ и туалет		8. Судовая касса	8. Туалет
9. „ „ „		9. Дежурный	9. Туалет
10. „ „ „		10. Парикмахерская	
11. „ „ „		11. Сапожная мастерск.	
12. „ „ „		12. Портняжная мастерск.	
		13. Туалет	
		14. Промтоварн. ларек	
		15. Дежурный	

Турбоэлектроход „Абхазия" — современное комфортабельное пассажирское судно. Его длина 131,6 метра, ширина 18 метров, осадка 6,6 метра, скорость 16 миль в час, водоизмещение в полном грузу 6946 тонн.

К услугам пассажиров музыкальный и курительный салоны, бар, ресторан, библиотека, кинозал, киоски сувениров и „Союзпечати", почта, телеграф, парикмахерская, детская комната, бюро пассажирского обслуживания, багажное отделение, амбулатория. Имеется бассейн для плавания.

Путешествуя на пассажирском судне „Абхазия", вы увидите прекрасные, утопающие в зелени города Черноморского побережья Советского Союза, ознакомитесь с красивой жизнерадостной Одессой. Перед вашими глазами пройдут красочные пейзажи Южного берега Крыма, величественные виды Кавказского побережья с его горными вершинами, дворцами-санаториями, садами и плантациями.

Советское Черноморье протянулось от устья реки Дуная на северо-западе и до реки Чороха (Батуми) на юго-востоке.

Теплый климат, обилие солнечных дней, красота прибрежных гор и долин, роскошная субтропическая растительность привлекают сюда сотни тысяч людей со всех концов нашей страны и из зарубежных стран.

За время советской власти выросли величественные дворцы санаториев, по склонам гор протянулись ленты шоссейных дорог, зелень новых насаждений одела безлесные скалы Крыма.

Поездка по городам Советского Черноморья — прекрасный отдых, насыщенный яркими, незабываемыми впечатлениями. Она начинается в городе-герое Одессе.

ОДЕССА

Один из красивейших городов Советского Союза, сочетающий кипучую жизнь большого портового города, крупного промышленного и культурного центра с красотой и своеобразием приморского курорта. Санатории, дома отдыха, детские лагеря раскинулись вдоль его побережья.

В Одессу ежедневно прибывают сотни трудящихся нашей страны, иностранные гости и туристы, чтобы увидеть этот замечательный город и начать свое морское путешествие по Черному морю.

Золотистые морские пляжи в Аркадии, на Большом фонтане, у парка им. Котовского, кроме внутригородского транспорта, обслуживаются также и морскими катерами.

ЕВПАТОРИЯ

Первый крымский порт на пути из Одессы, климатический и бальнеологический курорт, имеющий всесоюзное значение.

Здесь находятся одна из самых крупных в СССР грязелечебниц и прославленный „Золотой пляж". На много километров раскинулась прибрежная песчаная полоса Евпаторийского залива, привлекая множество туристов и отдыхающих.

ЯЛТА

Живописная природа, мягкий климат, теплое море, изобилие фруктов создали солнечному Крыму славу одного из лучших мест для туризма, отдыха и лечения.

Южный берег Крыма — это сплошная зона курортов и домов отдыха, раскинувшихся амфитеатром над морем (Ливадия, Алупка, Мисхор, Симеиз, Гурзуф, Алушта).

Из Ялты можно совершить ряд интересных экскурсий и проехать на катере к другим курортам и живописным местам Южного берега Крыма.

СОЧИ

Один из лучших приморских курортов Кавказского побережья. По своим климатическим и бальнеологическим данным Сочи не уступает курортам французской и итальянской Ривьеры.

Город-парк протяженностью 30 километров раскинулся от реки Мамайки до реки Кудепсты и подымается вверх от берега моря по склонам Кавказского хребта.

Весь цветущий район от Сочи до Мацесты превращен в сплошной благоустроенный курорт.

Регулярное движение судов и катеров местного сообщения позволяет посетить красивейшие места Кавказского побережья: Новый Афон, Гагру, Хосту, Леселидзе, Дагомыс и др.

СУХУМИ

Столица Абхазской Автономной Социалистической Республики. Древний, красивый город на Черноморском побережье Кавказа.

Прекрасные климатические условия, обилие солнечных дней, близость гор, защищающих от ветров, привлекают большое количество отдыхающих и туристов.

Вдоль берега, по Приморскому бульвару, тянутся стройные ряды пальм; улицы превращены в аллеи; кругом цветут розы. Широкая лестница ведет на Сухумскую гору, где создан лесопарк.

На катерах местного сообщения из Сухуми можно совершить увлекательное морское путешествие и посетить цветущие города Кавказского побережья: Новый Афон, Пицунду, Гагру, Леселидзе и Сочи.

БАТУМИ

Столица Аджарской Автономной Советской Социалистической Республики.

В девяти километрах от города на Зеленом мысу на площади 100 гектаров раскинулся замечательный Ботанический сад — подлинный музей природы, в котором представлена флора многих стран света.

* * *

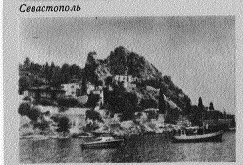
Поездка по морю от Одессы до Батуми надолго останется в памяти как увлекательное и интересное путешествие.

И кто, побывав у моря, не повторит знакомых всем пушкинских строк:

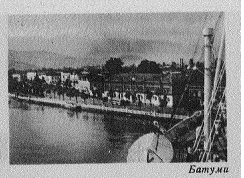
Прощай же, море! Не забуду
Твоей торжественной красы.
И долго, долго слышать буду
Твой гул в вечерние часы.

Одесса

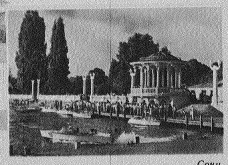
Севастополь


Гурзуф

Ялта


Батуми

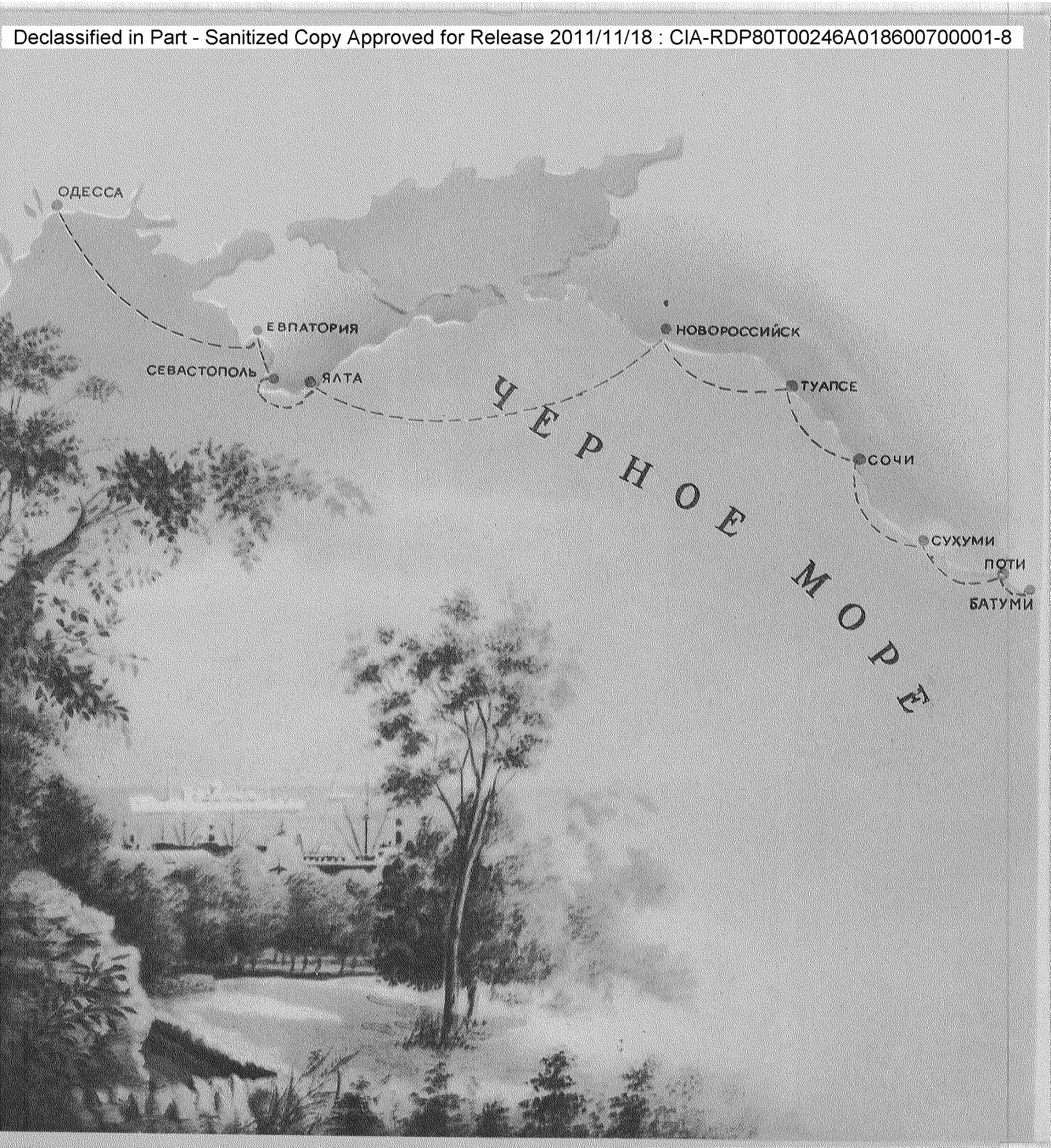
Сухуми


Сочи

Гагра

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

КРЫМСКО-КАВКАЗСКАЯ ЛИНИЯ

Издательство „Морской транспорт"

Художник *В. Иоанно* Редактор *Н. А. Иванов*

Технический редактор *Е. А. Тихонова*

Подписано к печати 16/I-1961 г. Тираж 40000 экз.

М-25252. Изд. № Р-2120. Цена 15 коп. Заказ № 1634.

1-я ф-ка офс. печати УПП ЛСНХ. Ленинград, Кронверкская, 9.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

РЕГУЛЯРНУЮ ПАССАЖИРСКУЮ ЛИНИЮ

ОДЕССА—
КОНСТАНЦА—
ВАРНА—
СТАМБУЛ—
ПИРЕЙ—
АЛЕКСАНДРИЯ—
ПОРТ-САИД—
ЛАТАКИЯ—
БЕЙРУТ—

обслуживает

новый современный, быстроходный

теплоход „ФЕЛИКС ДЗЕРЖИНСКИЙ"

К услугам пассажиров на теплоходе—комфортабельные каюты люкс, первого, второго и третьего классов, уютные салоны, библиотека, два ресторана, бар, каюта матери и ребенка, кино, телеграф, парикмахерская, прачечная, сувенирный киоск, бесплатное медицинское обслуживание.

В ресторанах имеется большой выбор как русских национальных блюд, так и восточной кухни, приготавливаемых высококвалифицированными поварами.

ПОСЕТИТЕ ПОБЕРЕЖЬЕ ЧЕРНОГО МОРЯ

с прекрасным климатом, субтропической растительностью, красивыми приморскими городами

За двухнедельный рейс Вы увидите порты Ближнего Востока и Черного моря,

Плата за проезд значительно снижена

Скидка за проезд предоставляется следующим пассажирам:

детям, семьям, студентам, членам дипломатического корпуса, правительственным делегациям, профессорам, учителям, журналистам, морякам торгового флота, художникам, артистам и эмигрантам.

Если Вы покупаете билет на обратный проезд, Вам гарантируется скидка.

МОРСКОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ — ЛУЧШИЙ ВИД ОТДЫХА

ПОСЕТИТЕ СССР
НА ТЕПЛОХОДЕ «ФЕЛИКС ДЗЕРЖИНСКИЙ»

БИЛЕТЫ МОЖНО КУПИТЬ В СЛЕДУЮЩИХ АГЕНТСТВАХ:

МОСКВА ИНТУРИСТ, пл. Свердлова, 2/4

ОДЕССА ИНТУРИСТ, Приморский бульвар, 11, гостиница „Одесса", тел. 26087.

БУХАРЕСТ РУМЫНСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ Ж.ДОРОГА, Бул. Денису Голеску, 38.

СОФИЯ БАЛКАНТУРИСТ, Бул. Дондуков, 2

СТАМБУЛ ПАРОХОДНАЯ КОМПАНИЯ БУМЕРАНГ, Вели Аламдар Хан, Кат. 6, № 16, Галата.
ТУРИСТ СЕЙАХАТ АНОНИМ СИРКЕТИ Кумкуинет кад. № 8, Таксим
ТЮРКТУРИЗМ, Месрутиет, Авеню, № 50-52-54

АФИНЫ БЮРО ПУТЕШЕСТВИЙ КАРАЯНИДИС ул. Стадиоу, 58.
ХЕРМЕС ЕН ГРЕСЕ, ул. Стадиоу, 4

КАИР ТРАНСПОРТНО-ТУРИСТСКОЕ АГЕНТСТВО ВАРВИАС, ул. Абдель Халек Сарват Паша, № 48
АГЕНТСТВО ТУРИСТСКИХ ПУТЕШЕСТВИЙ МЕНА, ул. Сулиман Паша, № 14, ea Чарк Билдинг

АЛЕКСАНДРИЯ ТРАНСПОРТНО-ТУРИСТСКОЕ АГЕНТСТВО ВАРВИАС, ул. Ea—Комкоурия, п/я. 317

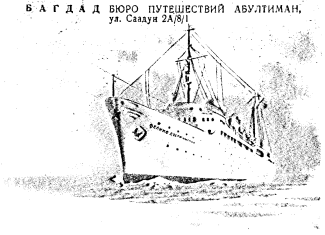
ПОРТ-САИД ТРАНСПОРТНО-ТУРИСТСКОЕ АГЕНТСТВО МЕНА, ул. Ea—Комкоурия, п/я. 317

ДАМАСК КАРНАК ТУРИСТ И ТРАНСПОРТ Ко САС 114/118, ул. Фуад, 1

ЛАТАКИЯ КАРНАК ТУРИСТ И ТРАНСПОРТ Ко, Либерти стрит

БЕЙРУТ ЛИВАНСКОЕ БЮРО МОРСКИХ ПУТЕШЕСТВИЙ, ул. Ал-Арц, Имм. Диаб.

БАГДАД БЮРО ПУТЕШЕСТВИЙ АБУЛТИМАН, ул. Саадун 2А/8/1



REGULAR PASSENGER SERVICE

ODESSA—
CONSTANTSA—
VARNA—
ISTANBUL—
PIRAEUS—
ALEXANDRIA—
PORT-SAID— LATTAKIA
BEIRUT—

and vice versa.

by the fast, modern, comfortable

m/s "FELIX DZERJINSKY"

Cabins: Lux, 1 st, 2 nd and 3 rd Class.

PERFECT SERVICE

Two restaurants, a cosy bar, library, inedical room, the cabin "Mother and Child", cinema cater to the passengers.
A big choice of Russian national dishes and eastern cuisine

VISIT THE MAGIC BLACK SEA COAST

It has a wonderful Mediterranean type climate, sub-tropical vegetation, you may acquaint yourselves with cordiality and hospitality of the Soviet people, and all the holiday facilities you could wish for.

TRAVEL by the m/s "FELIX DZERJINSKY"

In a fortnight voyage you may see the ports of the Near East and the Black Sea.
Odessa is the final port of our route and the gateway to the Crimea and the Caucasus.

VISIT the USSR by the m/s "FELIX DZERJINSKY"

THE BEST REST IS AT SEA!

Supplementary Information

FOOD
Food is included in passage rates for all classes except Deck.
TAXES
Embarkation and disembarkation taxes are to be added to the passage rates.
LUGGAGE.
Free luggage allowance per adult passenger:
150 kilos for all classes except Deck
100 kilos for Deck
For excess weight the charge will be 3 roubles per 10 kilos.
DOGS AND CATS
Dogs for any port—30 roubles. Kennels are provided on board
Dogs must be provided with muzzles.
Cats for any port—20 roubles. Passenger to provide cage or basket.
Owner of dogs or cats must have a bill of good health for animals.

REDUCTIONS

1. CHILDREN
Aged up to 1 year—Free of charge
From 1 to 5 years — ¼ fare
From 5 to 12 years — ½ fare
Over 12 years — full fare
No separate berths are provided for children up to the age of 5.
2. RETURN TICKETS
A reduction of 10% on the printed Tariff is allowed to passengers when tickets for the outward and homeward voyage are issued at the same time.
Passengers travelling one way only are entitled to a reduction of 10% on the fare of their return voyage in the same class or superior class, provided they return within a period of twelve months.
For transportation of cars, motorcycles, bicycles accompanying the passengers the same reduction of 10% will also be allowed on the same conditions as above for return tickets.
3. FAMILIES
Families covering 3 full passengers are entitled to a reduction of 10% on one way tickets and 15% on same with return.
4. MEMBERS OF DIPLOMATIC CORPS, PROFESSORS, TEACHERS AND JOURNALISTS (except deck)
One way 10%, with return 20%.
5. STUDENTS (except first class and deck).
One way 20%, with return 30%.
6. MERCHANT NAVY OFFICERS AND CREWS—20%.
7. ARTISTS AND ACTORS
Single — one way 10%, with return 20%.
From 4 and over — one way 20%, with return 25%.
8. Organized groups of passengers who have a bona fide common interest in travelling together (tourists, sport or public delegation etc).
From 5 to 10 persons one way 10%, with return 20%.
From 11 to 25 persons—one way 15%, with return 25%.
From 26 to 50 persons—one way 20%, with return 30%.
From 51 persons and over—one way 25%, with return 35%.
9. EMIGRANTS
One way — 20%.
NOTE. Reductions are allowed on full fares only, on half and quarter fares no other reduction allowed than the 10% on return tickets. No double reductions are allowed.

HEAD OFFICE:
BLACK SEA STATE STEAMSHIP LINE.
1, LASTOCHKINA, ODESSA,
TELEGRAPH ADDRESS: MORFLOT ODESSA

TICKETS MAY BE BOOKED AT THE FOLLOWING AGENCIES:

MOSCOW 2/4 Sverdlov sq.

ODESSA 11 Primorski boulevard

BUCHAREST ROUMANIAN STATE RAILWAYS
B-Dul Dinicu Golescu, 38

SOFIA BALKANTOURIST, Boul. Dondukov, 2

ISTANBUL BUMERANG SHIPPING COMPANY, Veli Alemdar Han Kat. 6 № 16, Galata
TURIST SEYAHAT ANONIM SIRKETI, Cumhuriyet cad. № 8 Taksim TURKTURIZM Mesrutiyet Avenue № 50-52-54

ATHENS CARAYANIDES TRAVEL OFFICE
Stadiou st., 58
HERMES EN GRECE 4 rue du Stade

CAIRO VARVIAS TRANSPORT AND TOURIST AGENCY, 48 Abdel Khalek Saiwat Pacha street
MENA TRAVEL AND TOURIST AGENCY 14 Soliman Pasha street el Chark Building

ALEXANDRIA VARVIAS TRANSPORT AND TOURIST AGENCY 28 Saad Zeghloul street

PORT-SAID MENA TRAVEL AND TOURIST AGENCY El Gomhouria st., P.O.B. 317

DAMASCUS KARNAK TOURIST AND TRANSPORT Co. SAS. 114/118 Fouad 1 st.

LATTAKIA KARNAK TOURIST AND TRANSPORT Co. Liberty street

BEYROUTH VOYAGE LIBAN ET OUTRE MER, rue Al-Arz, Imm. Diab

BAGHDAD ABULTIMAN TRAVEL BUREAU 2A 8/1 Sa'adoon Street

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

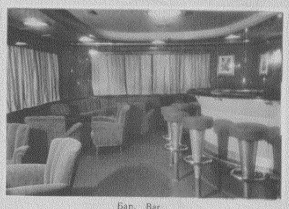
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Курительный салон. Smoking Saloon.

Детская комната. Children's Playing Room.

Музыкальный салон. Musical Saloon.

Каюта второго класса. Second Class Cabin.



Бар. Bar.

Каюта матери и ребенка. Cabin "Mother and Child"

Каюта третьего класса. Third Class Cabin.

Ресторан первого класса. First Class Dining Room.

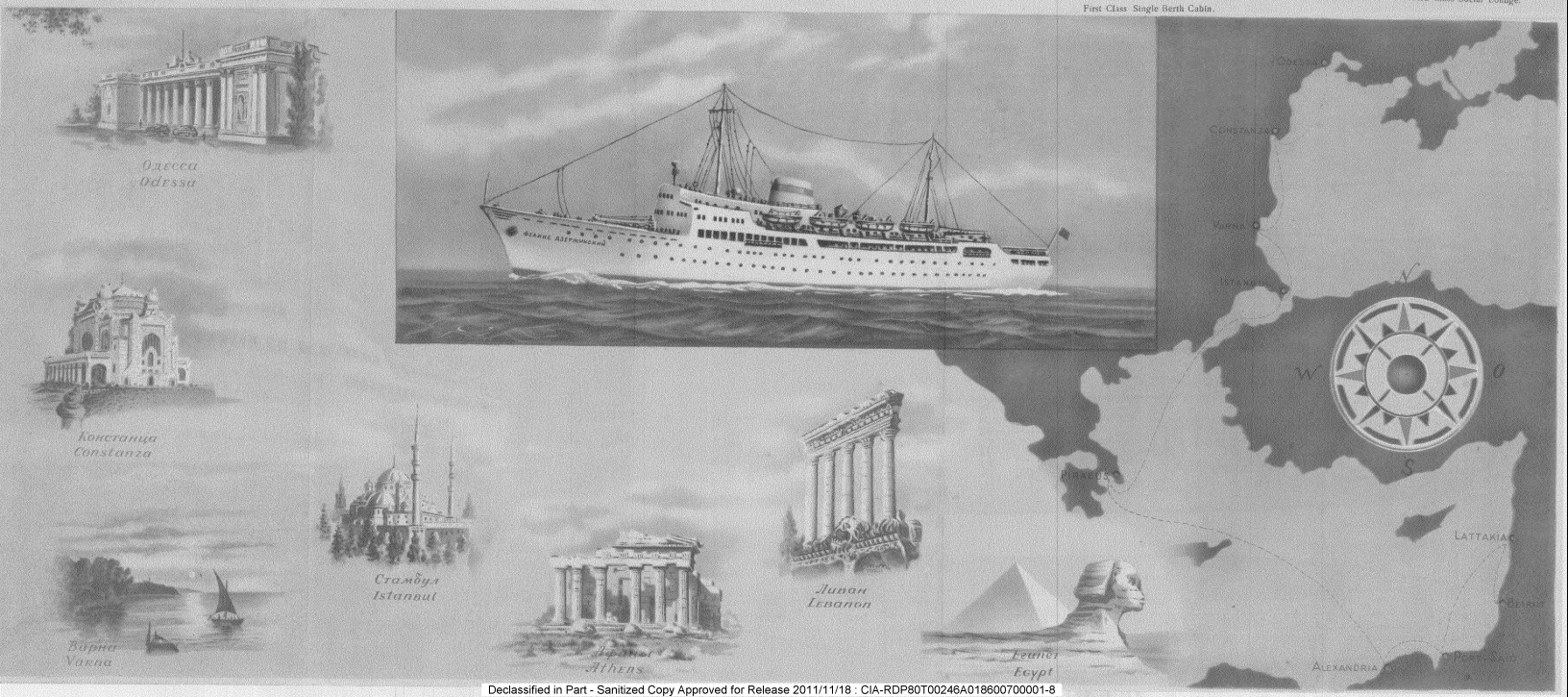
Ресторан третьего класса. Third Class Dining Room.

т/х „Феликс Дзержинский"

m/s "FELIX DZERJINSKY"

Одноместная каюта первого класса. First Class Single Berth Cabin.

Салон третьего класса. Third Class Social Lounge.



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

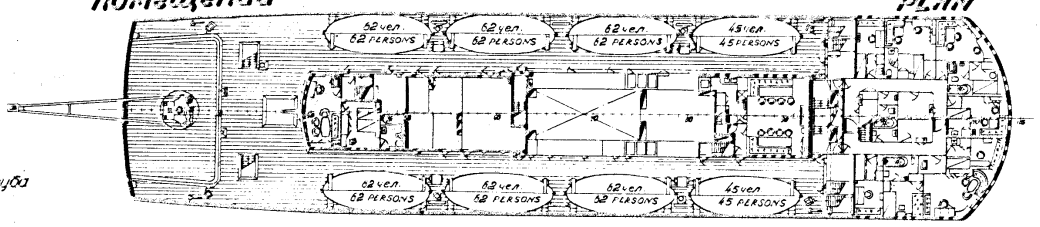
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ПЛАН пассажирских помещений

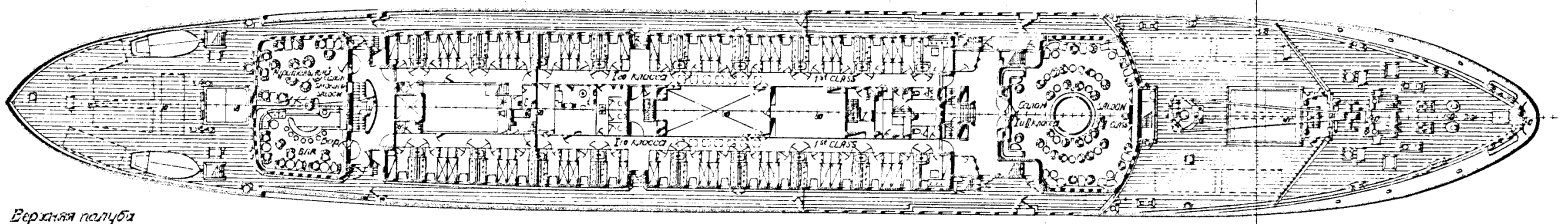
ACCOMMODATION PLAN

Условные обозначения
LEGEND

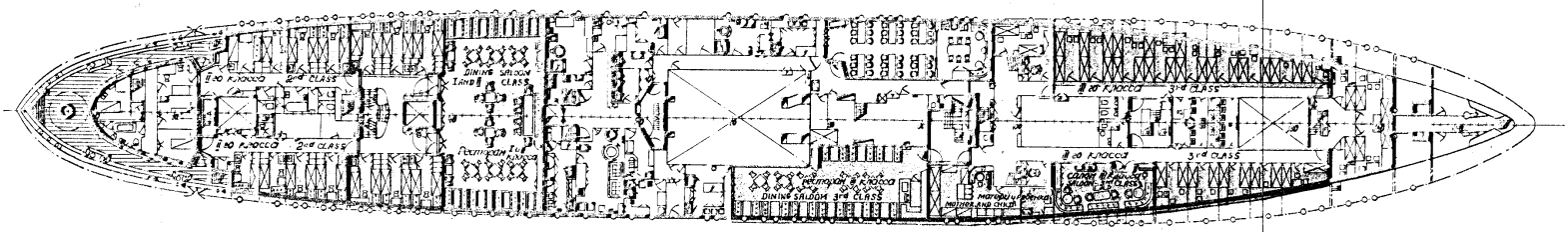
1-ый классы и Люкс	First Class and Lux
2-ой класс	Second Class
3-ий класс	Third Class
Нижняя койка	Lower Bed
Двойная койка	Double Berth
Дверь	Door
Диван	Sofa
Столы	Tables
Стул	Chair
Шкафы	Wardrobe
Ванная	Bath
Душ	Shower
Умывальник	Wash-basin
Туалет	W.C.



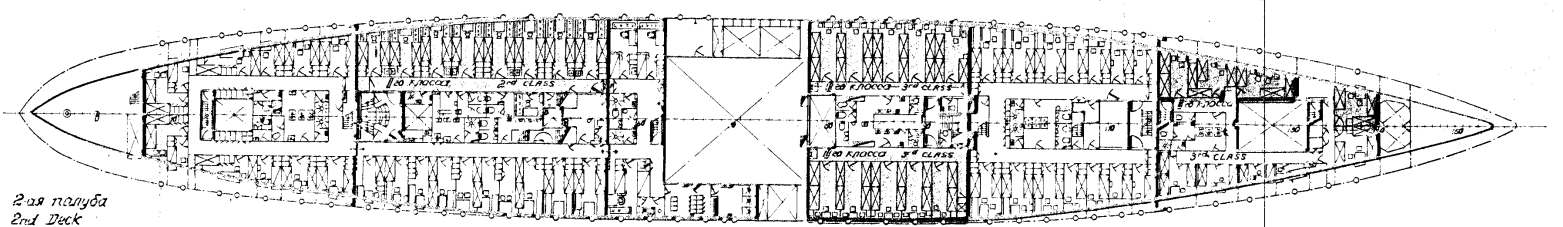
Шлюпочная палуба
Boat Deck



Верхняя палуба
Upper Deck



Главная палуба
Main Deck



2-ая палуба
2nd Deck

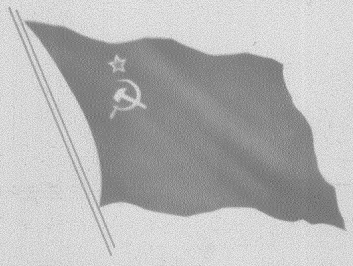
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СОВЕРШАЙТЕ ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ
И КОЛЛЕКТИВНЫЕ МОРСКИЕ ПОЕЗДКИ

ОДЕССКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ

Академический театр оперы и балета.



Пассажирские суда Одесского морского порта курсируют по расписанию на линиях:

а) Одесса — Черноморка с заходом в портпункты: пляж Комсомольский (ЦПК и О им. Т. Г. Шевченко) — Аркадия — 16-я станция Б. Фонтана.

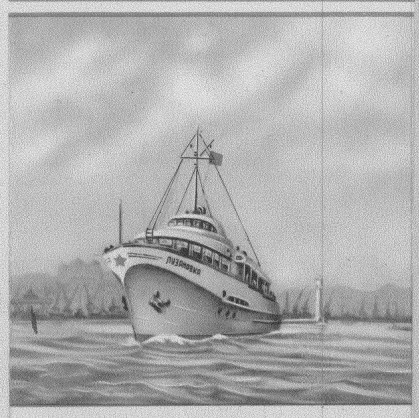
б) Одесса — пляж Лузановка.

Ежедневно проводятся вечерние морские прогулки вдоль Одесского залива из Одессы, Комсомольского пляжа и Аркадии.

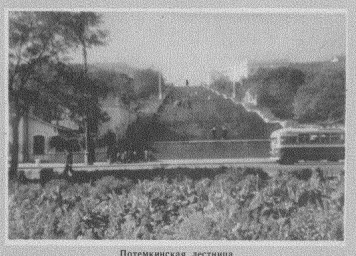
Одесский морской порт также располагает экскурсионными катерами, которые по заявкам санаториев, домов отдыха, заводов, фабрик, учебных заведений и других организаций предоставляются для проведения экскурсий вдоль живописных берегов Одессы, по заливу, а также в новостройку семилетки — порт Ильичевск.

За справками обращаться по телефонам:
9-30-50 диспетчерская (Одесса);
9-38-03 справочная морвокзала (Одесса);
4-77-50 касса (Аркадия).

Цена 10 коп.



ПРИГОРОДНЫЕ МОРСКИЕ ПАССАЖИРСКИЕ ЛИНИИ



Потемкинская лестница.

Пляж.

Портпункт курорта Аркадия.

Портпункт пляж Лузановка.

МОРСКИЕ ПОЕЗДКИ ЯВЛЯЮТСЯ ЛУЧШИМ ВИДОМ ОТДЫХА И УКРЕПЛЯЮТ ЗДОРОВЬЕ

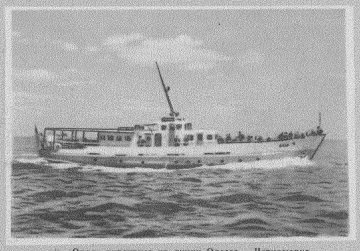
ОСОБЕННО КРАСИВА ОДЕССА ВЕЧЕРОМ С МОРЯ. СОВЕРШАЙТЕ МОРСКИЕ ПРОГУЛКИ!

ПОЛЬЗУЙТЕСЬ СУДАМИ ОДЕССКОГО МОРСКОГО ПОРТА!

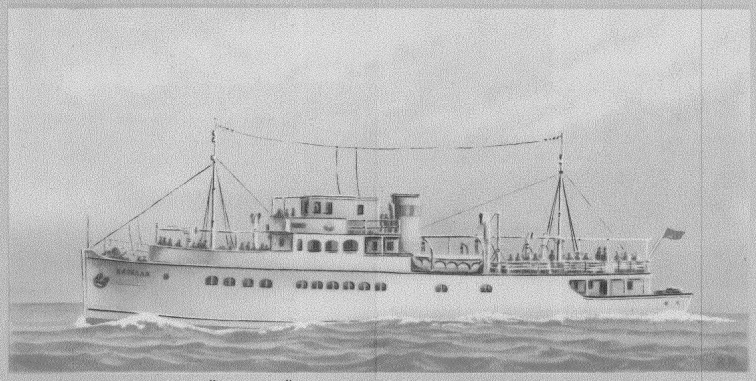
Портпункт 16 станция Большого фонтана.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

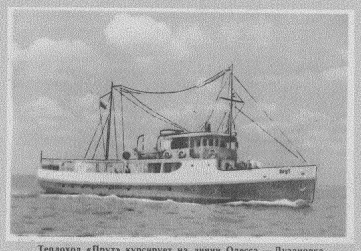
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



т/х «Опал» курсирует на линии Одесса — Черноморка.

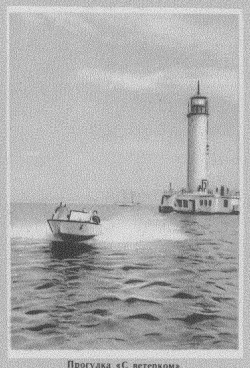


На теплоходе «Капелла» проводятся экскурсии и морские прогулки.

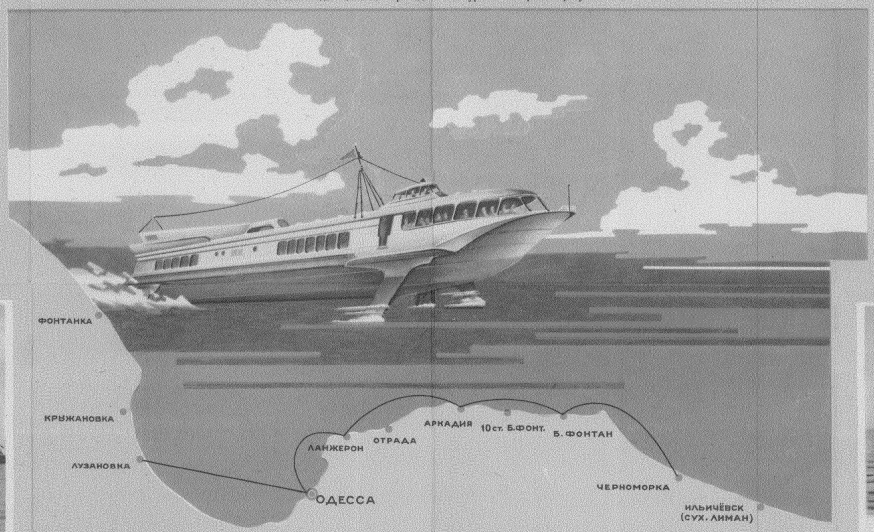


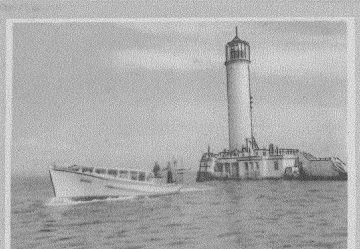
Теплоход «Прут» курсирует на линии Одесса — Лузановка.

В открытом море.

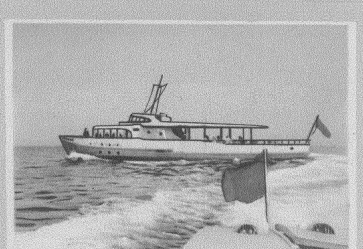


Прогулка «С ветерком».





Воронцовский маяк.



Теплоходы типа «Аркадия» курсируют на линиях Одесса — Лузановка и Одесса — Черноморка.

БР 03578-24/д-42«Ф»-на цветной печати, Одесса. Зак.7972-25 г.

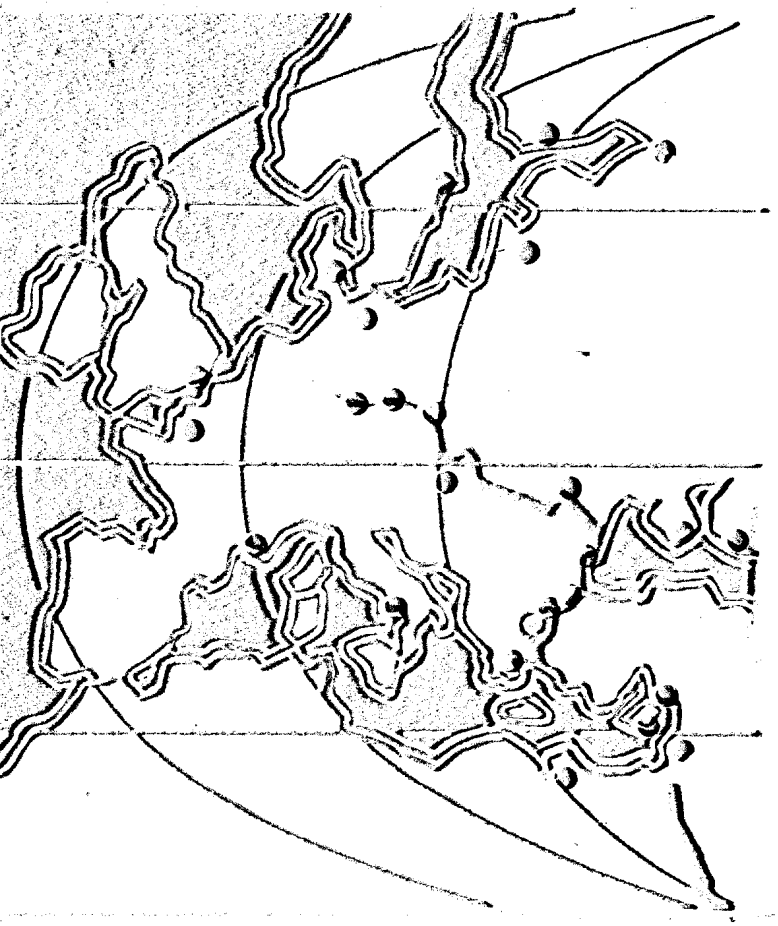
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

84

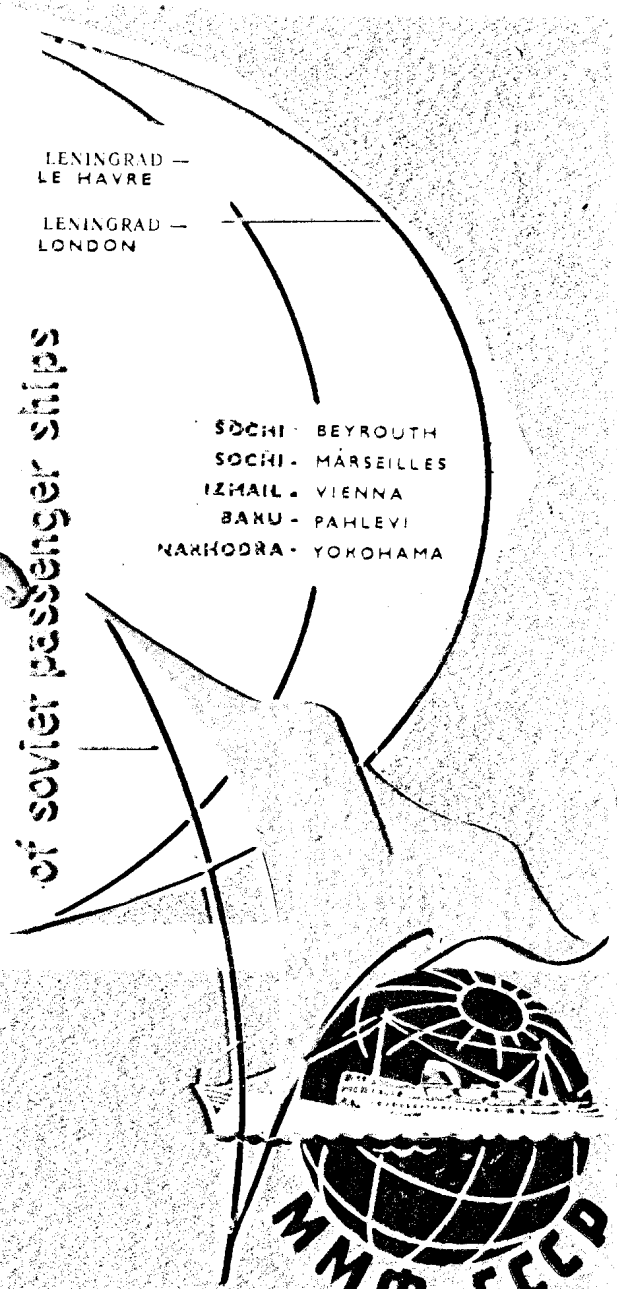
РАСПИСАНИЕ

движения советских пассажирских судов



Sailing Schedule

of soviet passenger ships



ММВ СССР

1962

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Билеты для проезда по заграничным линиям на пассажирских судах Министерства морского флота можно приобрести в следующих агентствах и бюро путешествий:

Москва — ВАО «Интурист», пл. Свердлова, 2/4.

ЛЕНИНГРАД — ЛОНДОН, ЛЕНИНГРАД — ГАВР

ЛЕНИНГРАД — отделение ВАО «Интурист», ул. Герцена, 39.
РИГА — отделение ВАО «Интурист», бульвар Падомью, 22.
ХЕЛЬСИНКИ — Бюро путешествий «Калева», Маннергеймингие, 5.
— Бюро путешествий «Ломаматка», Юрьенкату, 31.
— «Финляндское бюро путешествий», II. Эспланаадикату, 19.
СТОКГОЛЬМ — А/Б «Ниман и Шульц», Вазагатан, 19.
КОПЕНГАГЕН — Бюро путешествий Датских Государственных железных дорог, Фредериксборггаде, 42.
ЛОНДОН — «Стелп энд Лейтон», 9—13, Фенчёрч Билдингс, Фенчёрч стрит.
ВАРШАВА — «Орбис», ул. Браска, 16.
БЕРЛИН — Бюро путешествий ДЕР, Фридрихштрассе, 110—112.
БУДАПЕШТ — «Ибус», Фелзабадулас тер 5, Будапешт V.
ПАРИЖ — «Компани Женераль Трансатлантик», Рю Обер, 6.
ГАВР — «Компани Женераль Трансатлантик», Бульвар де Страсбург, 89.

СОЧИ — БЕЙРУТ, СОЧИ — МАРСЕЛЬ

ОДЕССА — Отделение ВАО «Интурист», Приморский бульвар, 11.
ЯЛТА — ул. Коммунаров, 1, отделение ВАО «Интурист».
СОЧИ — Курортный пр. 91, отделение ВАО «Интурист».
БУХАРЕСТ — «Румынские Государственные железные дороги», Бульвар Динику Голеску, 38.
СОФИЯ — Государственное предприятие путешествий и туризма «Балкантурист», Бульвар Дондуков, 2.
СТАМБУЛ — «Бумеранг Шиппинг Компани», Вели Алемдар Хан, Кат. 6. № 16, Галата.
— «Турист Сейяхат Аноним Серкети», Кумхуриет кад. № 8, Таксим.
АФИНЫ — Бюро путешествий «Караяннидис», Стадиу стрит, 58.
— «Гермес ен Грес», Рю дю Стад, 4.
КАИР — «Мена Тревел энд Турист Агенси», Билдинг № 28 Чамбер оф Коммерс стрит.
ГЕНУЯ — «Саджитал» Виа ди Сотторипа, 1А.
ПАРИЖ — Компания Мессажери Маритиме 12, Бульвар де ля Маделине, Париж 9é.
ДАМАСК — «Карнак Турист энд Транспорт К°». Либерти стрит.
БЕЙРУТ — Транзас Компани II. О. Б. 1372.
ЛОНДОН — «Стелп энд Лейтон», 9—13, Фенчёрч Билдингс, Фенчёрч стрит.
ПРАГА — «Чедок», на Пршикопи, 18.

НАХОДКА — ИОКОГАМА

ТОКИО — Ямасита Стимшип Компани 2 — Хом, Маруноучи, Чиюода-Ку.

TICKETS MAY BE BOOKED

MOSCOW — Travel Bureau «Intourist», 2/4 Sverdlov Square and also at the following Travel Agencies:

LENINGRAD — LONDON, LENINGRAD — LE HAVRE

LENINGRAD — «Intourist», 39, Hertzen Street.
RIGA — «Intourist», 22, Boulevard Padomju.
HELSINKI — Travel Bureau «Kaleva», 5, Mannerheimintie.
— Travel Bureau «OY Lomamatka», 31, Yrjönkatu.
— «Finland Travel Bureau». 19, P. Esplanaadikatu.
STOCKHOLM — «a/b Nyman and Schultz», 19, Vasagatan.
COPENHAGEN — Travel Bureau of the Danish State Railways, 42, Frederiksborggade.
LONDON — «Stelp & Leighton» Ltd. 9—13 Fenchurch Buildings Fenchurch street.
PARIS — «Compagnie Générale Transatlantique», 6 Rue Auber.
LE HAVRE — «Compagnie Générale Transatlantique» 89, Boulevard de Strasbourg.
BUDAPEST — «Sbusz», Felszabadulas ter 5, Budapest V.
WARSZAWA — «Orbis», ul. Braska, 16.
BERLIN — Deutsches Reiseburo DER, Friedrichstrasse, 110—112.

SOCHI — BEYROUTH, SOCHI — MARSEILLES

ODESSA — «Intourist», 11, Primorsky Boulevard.
SOCHI — Kurortny pr. 91, «Intourist».
YALTA — ul. Kommunarov 1, «Intourist».
BUCHAREST — «Rumanian State Railways», 38, Dinicu Golescu.
SOFIA — State Enterprise of Voyages and Tourism «Balkantourist», Bulevard Dondukov 2.
ISTANBUL — «Bumerang Shipping Company», Veli Alemdar Han cat. 6, No 16, Galata.
— «Tourist Seyahat Anonim Sirketi», Cumhuriyet cad, No 8, Taksim.
ATHENS — «Karayanides» Travel Offices, 58, Stadiou Street.
— «Hermes en Grece», 4, Rue du Stade.
CAIRO — «Mena Travel and Tourist Agency». Building No 28 Chamber of Commerce Street.
DAMASCUS — «Karnak Tourist and Transport Co., Liberty Street.
BEYROUTH — Transas Company P. O. B. 1372.
GENOVA — «Sagital» S.p.A. Via di Sottoripa, 1A.
PRAHA — «Cedok», 18, Prikopy.
PARIS — Compagnie des Messageries Moritimes, 12 Boulevard de la Madeleine Paris 9-é-France.
LONDON — «Stelp & Leighton» Ltd. 9—13 Fenchurch Buildings Fenchurch street.

NAKHODKA — YOKOHAMA

TOKYO — Yamoshita Steamship Co., 2—Chome Marunouchi, Chiyoda — Ku.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

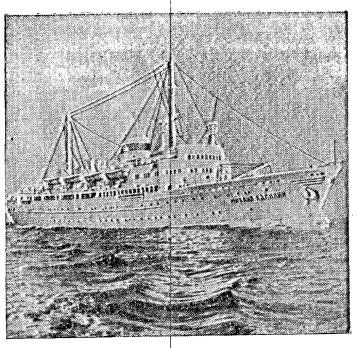
1962

	Январь January	Февраль February	Март March	
Понедельник	1 8 15 22 29	— 5 12 19 26	— 5 12 19 26	Monday
Вторник	2 9 16 23 30	— 6 13 20 27	— 6 13 20 27	Tuesday
Среда	3 10 17 24 31	— 7 14 21 28	— 7 14 21 28	Wednesday
Четверг	4 11 18 25 —	1 8 15 22 —	1 8 15 22 29	Thursday
Пятница	5 12 19 26 —	2 9 16 23 —	2 9 16 23 30	Friday
Суббота	6 13 20 27 —	3 10 17 24 —	3 10 17 24 31	Saturday
Воскресенье	7 14 21 28 —	4 11 18 25 —	4 11 18 25 —	Sunday

	Апрель April	Май May	Июнь June	
Понедельник	— 2 9 16 23 30	— 7 14 21 28	— 4 11 18 25	Monday
Вторник	— 3 10 17 24 —	1 8 15 22 29	— 5 12 19 26	Tuesday
Среда	— 4 11 18 25 —	2 9 16 23 30	— 6 13 20 27	Wednesday
Четверг	— 5 12 19 26 —	3 10 17 24 31	— 7 14 21 28	Thursday
Пятница	— 6 13 20 27 —	4 11 18 25 —	1 8 15 22 29	Friday
Суббота	— 7 14 21 28 —	5 12 19 26 —	2 9 16 23 30	Saturday
Воскресенье	1 8 15 22 29	6 13 20 27 —	3 10 17 24 —	Sunday

	Июль July	Август August	Сентябрь September	
Понедельник	— 2 9 16 23 30	— 6 13 20 27	— 3 10 17 24	Monday
Вторник	— 3 10 17 24 31	— 7 14 21 28	— 4 11 18 25	Tuesday
Среда	— 4 11 18 25 —	— 4 11 18 25	— 5 12 19 26	Wednesday
Четверг	— 5 12 19 26 —	2 9 16 23 30	— 6 13 20 27	Thursday
Пятница	— 6 13 20 27 —	3 10 17 24 31	— 7 14 21 28	Friday
Суббота	— 7 14 21 28 —	4 11 18 25 —	1 8 15 22 29	Saturday
Воскресенье	1 8 15 22 29	5 12 19 26 —	2 9 16 23 30	Sunday

	Октябрь October	Ноябрь November	Декабрь December	
Понедельник	1 8 15 22 29	— 5 12 19 26	— 3 10 17 24 31	Monday
Вторник	2 9 16 23 30	— 6 13 20 27	— 4 11 18 25	Tuesday
Среда	3 10 17 24 31	— 7 14 21 28	— 5 12 19 26	Wednesday
Четверг	4 11 18 25 —	1 8 15 22 29	— 6 13 20 27	Thursday
Пятница	5 12 19 26 —	2 9 16 23 30	— 7 14 21 28	Friday
Суббота	6 13 20 27 —	3 10 17 24 —	1 8 15 22 29	Saturday
Воскресенье	7 14 21 28 —	4 11 18 25 —	2 9 16 23 30	Sunday



Теплоход «Михаил Калинин»
(Суда «Эстония», «Григорий Орджоникидзе», «Феликс Дзержинский», «Литва» однотипны ему).
Motor ship «Michail Kalinin»
(«Estonia», «Grigori Ordjonikidze», «Felix Dzerjinsky», «Litva» are sister-ships)

Советские пассажирские суда заходят во многие порты мира.

Расписания их движения составлены так, чтобы пассажиры имели достаточно времени для ознакомления с каждым из портов захода.

На советских пассажирских лайнерах Вас встретит комфорт, внимание и отличное обслуживание.

Все пассажиры могут питаться в любом ресторане, играть в палубные игры, смотреть фильмы, участвовать в карнавальных и других интересных вечерах.

Пассажиру на судне оказывается бесплатная медицинская помощь.

С борта судна по радиотелефону можно связаться с городами Советского Союза.

К услугам пассажиров на судах имеются бары. В ресторанах организовано четырехразовое питание. Меню здесь разнообразно и удовлетворит вкус взыскательного пассажира.

На каждом судне имеется детская комната.

В судовых киосках большой выбор сувениров. Только на советском судне Вы можете приобрести высокохудожественные произведения палехских мастеров, изделия богородских резчиков, каслинское художественное литье.

Надеемся, что пребывание на советском лайнере оставит у Вас приятные воспоминания.

Soviet passenger ships call at many ports in different parts of the world.

Their schedules are made up so as to give passengers ample time to have a good look at each port of call.

Comfort, courtesy and excellent service — you will find them all on Soviet liners.

All passengers may eat in any of the ship's restaurants, play deck games, see motion pictures, attend carnivals and other interesting entertainments.

Free medical service is available to every passenger aboard ship.

Radio-telephone service makes it possible for anyone to get in touch with the cities of the Soviet Union.

To give passengers the best possible service, bars are open and restaurants serve meals four times a day. The varied menu will meet the taste of any passenger.

There is a children's playroom on each ship.

A large selection of souvenirs will be found in ship's stalls. Art works of Palekh craftsmen, works of Bogorodsk engravers and Kasli ironwork can be obtained only on Soviet liners.

We hope that a trip on a Soviet ship will leave pleasant memories.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

С правом изменения расписаний или замены судов с извещением об этом и без него.

Subject to alteration of schedules and/or substitution of vessels with or without notice.

Т/х «МИХАИЛ КАЛИНИН»
Линия Ленинград — Гавр
(время местное)

m. s. «MICHAIL KALININ»
Leningrad — Le Havre Line
(local time)

Порты	Приход Отход	Рейсы 1	2	3	4	5	6	7	8
ЛЕНИНГРАД	Отход	—	2.V 22.00	14.V 23.00	28.V 23.00	11.VI 23.00	25.VI 23.00	9.VII 23.00	23.VII 23.00
РИГА	Приход	—	—	—	—	—	—	—	—
	Отход	17.IV 8.00	—	—	—	—	—	—	—
ХЕЛЬСИНКИ	Приход	—	—	15.V 11.30	29.V 11.30	12.VI 11.30	26.VI 11.30	10.VII 11.30	24.VII 11.30
	Отход	—	—	15.V 16.00	29.V 16.00	12.VI 16.00	26.VI 16.00	10.VII 16.00	24.VII 16.00
СТОКГОЛЬМ	Приход	—	—	16.V 08.00	30.V 08.00	13.VI 08.00	27.VI 08.00	11.VII 08.00	25.VII 08.00
	Отход	—	—	16.V 14.00	30.V 14.00	13.VI 14.00	27.VI 14.00	11.VII 14.00	25.VII 14.00
КОПЕНГАГЕН	Приход	—	4.V 17.00	17.V 17.00	31.V 17.00	14.VI 17.00	28.VI 17.00	12.VII 17.00	26.VII 17.00
	Отход	—	4.V 21.00	17.V 20.00	31.V 20.00	14.VI 20.00	28.VI 20.00	12.VII 20.00	26.VII 20.00
ЛОНДОН (ТИЛБЕРИ)	Приход	—	—	19.V 15.00	2.VI 15.00	16.VI 15.00	30.VI 15.00	14.VII 15.00	28.VII 15.00
	Отход	—	—	19.V 20.00	2.VI 20.00	16.VI 20.00	30.VI 20.00	14.VII 20.00	28.VII 20.00
ГАВР	Приход	20.IV 14.00	6.V 22.00	20.V 10.00	3.VI 10.00	17.VI 10.00	1.VII 10.00	15.VII 10.00	29.VII 10.00
	Отход	21.IV 21.00	7.V 19.00	21.V 19.00	4.VI 19.00	18.VI 19.00	2.VII 19.00	16.VII 19.00	30.VII 19.00
ЛОНДОН (ТИЛБЕРИ)	Приход	—	8.V 09.00	22.V 09.00	5.VI 09.00	19.VI 09.00	3.VII 09.00	17.VII 09.00	31.VII 09.00
	Отход	—	8.V 12.00	22.V 12.00	5.VI 12.00	19.VI 12.00	3.VII 12.00	17.VII 12.00	31.VII 12.00

Sailings 9	10	11	12	13	14	15	Arr. Dep.	Ports
10.VIII 23.00	25.VIII 23.00	9.IX 24.00	25.IX 24.00	11.X 24.00	27.X 24.00	12.XI 24.00	Dep.	LENINGRAD
—	—	—	—	—	—	—	Arr.	RIGA
—	—	—	—	—	—	—	Dep.	
11.VIII 11.30	26.VIII 11.30	10.IX 15.00	26.IX 15.00	12.X 15.00	28.X 15.00	13.XI 15.00	Arr.	HELSINKI
11.VIII 14.00	26.VIII 14.00	11.IX 12.00	27.IX 12.00	13.X 12.00	29.X 12.00	14.XI 12.00	Dep.	
12.VIII 07.00	27.VIII 07.00	12.IX 07.00	28.IX 07.00	14.X 07.00	30.X 07.00	15.XI 07.00	Arr.	STOCKHOLM
12.VIII 14.00	27.VIII 14.00	12.IX 14.00	28.IX 14.00	14.X 14.00	30.X 14.00	15.XI 14.00	Dep.	
13.VIII 17.00	28.VIII 17.00	13.IX 17.00	29.IX 17.00	15.X 17.00	31.X 17.00	16.XI 17.00	Arr.	COPENHAGEN
13.VIII 20.00	28.VIII 20.00	13.IX 20.00	29.IX 20.00	15.X 20.00	31.X 20.00	16.XI 20.00	Dep.	
15.VIII 15.00	30.VIII 15.00	15.IX 15.00	1.X 15.00	17.X 15.00	2.XI 15.00	18.XI 15.00	Arr.	LONDON (TILBURY)
15.VIII 20.00	30.VIII 20.00	15.IX 20.00	1.X 20.00	17.X 20.00	2.XI 20.00	18.XI 20.00	Dep.	
16.VIII 10.00	31.VIII 10.00	16.IX 10.00	2.X 10.00	18.X 10.00	3.XI 10.00	19.XI 10.00	Arr.	LE HAVRE
17.VIII 19.00	1.IX 19.00	17.IX 19.00	3.X 19.00	19.X 19.00	4.XI 19.00	20.XI 19.00	Dep.	
18.VIII 09.00	2.IX 09.00	18.IX 09.00	4.X 09.00	20.X 09.00	5.XI 09.00	21.XI 09.00	Arr.	LONDON (TILBURY)
18.VIII 12.00	2.IX 12.00	18.IX 12.00	4.X 12.00	20.X 12.00	5.XI 12.00	21.XI 12.00	Dep.	

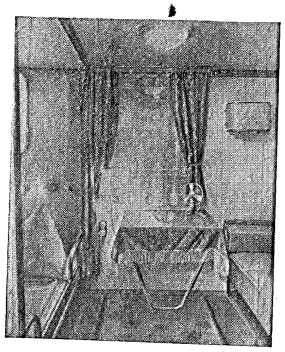
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

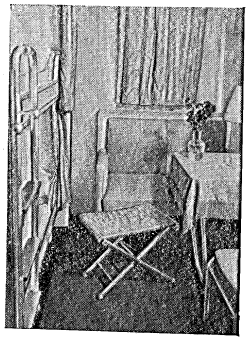
Порты	Приход Отход	Рейсы 1	2	3	4	5	6	7	8
КОПЕНГАГЕН	Приход	—	10.V	24.V	7.VI	21.VI	5.VII	19.VII	2.VIII
			09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00
	Отход	—	10.V	24.V	7.VI	21.VI	5.VII	19.VII	2.VIII
			13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00
СТОКГОЛЬМ	Приход	—	11.V	25.V	8.VI	22.VI	6.VII	20.VII	3.VIII
			16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00
	Отход	—	11.V	25.V	8.VI	22.VI	6.VII	20.VII	3.VIII
			21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00
ХЕЛЬСИНКИ	Приход	25.IV	12.V	26.V	9.VI	23.VI	7.VII	21.VII	4.VIII
		15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00
	Отход	26.IV	12.V	26.V	9.VI	23.VI	7.VII	21.VII	5.VIII
		04.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	06.30
ЛЕНИНГРАД	Приход	26.IV	13.V	27.V	10.VI	24.VI	8.VII	22.VII	5.VIII
		17.30	09.30	09.30	09.30	09.30	09.30	09.30	20.00

Продолжение

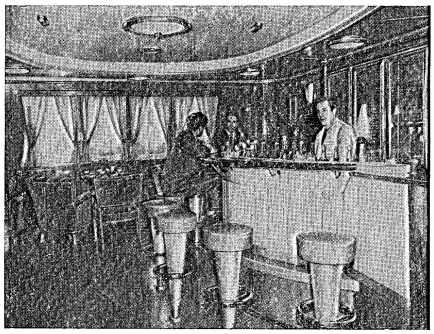
Sailings 9	10	11	12	13	14	15	Arr. Dep.	Ports
20.VIII	4.IX	20.IX	6.X	22.X	7.XI	23.XI	Arr.	COPENHAGEN
09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00		
20.VIII	4.IX	20.IX	6.X	22.X	7.XI	23.XI	Dep.	
13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00		
21.VIII	5.IX	21.IX	7.X	23.X	8.XI	24.XI	Arr.	STOCKHOLM
16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00		
21.VIII	5.IX	21.IX	7.X	23.X	8.XI	24.XI	Dep.	
21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00		
22.VIII	6.IX	22.IX	8.X	24.X	9.XI	25.XI	Arr.	HELSINKI
15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00		
23.VIII	7.IX	23.IX	9.X	25.X	10.XI	26.XI	Dep.	
06.30	06.30	06.30	06.30	06.30	06.30	06.30		
23.VIII	7.IX	23.IX	9.X	25.X	10.XI	26.XI	Arr.	LENINGRAD
20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00		



Т/х «Михаил Калинин». Одноместная каюта I класса
m. s. «Michail Kalinin». One-berth cabin, 1st class



Т/х «Михаил Калинин». Двухместная каюта II класса
m. s. «Michail Kalinin». Two-berth cabin, 2nd class



Т/х «Михаил Калинин». Бар
m. s. «Michail Kalinin». Bar

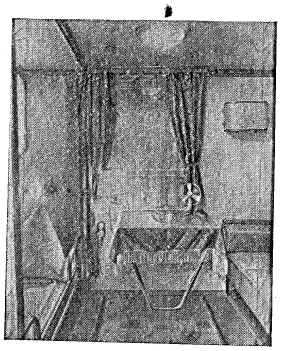
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

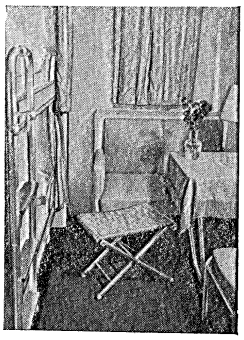
Порты	Приход Отход	Рейсы 1	2	3	4	5	6	7	8
КОПЕНГАГЕН	Приход	—	10.V	24.V	7.VI	21.VI	5.VII	19.VII	2.VIII
			09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00
	Отход	—	10.V	24.V	7.VI	21.VI	5.VII	19.VII	2.VIII
			13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00
СТОКГОЛЬМ	Приход	—	11.V	25.V	8.VI	22.VI	6.VII	20.VII	3.VIII
			16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00
	Отход	—	11.V	25.V	8.VI	22.VI	6.VII	20.VII	3.VIII
			21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00
ХЕЛЬСИНКИ	Приход	25.IV	12.V	26.V	9.VI	23.VI	7.VII	21.VII	4.VIII
		15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00
	Отход	26.IV	12.V	26.V	9.VI	23.VI	7.VII	21.VII	5.VIII
		04.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	06.30
ЛЕНИНГРАД	Приход	26.IV	13.V	27.V	10.VI	24.VI	8.VII	22.VII	5.VIII
		17.30	09.30	09.30	09.30	09.30	09.30	09.30	20.00

Продолжение

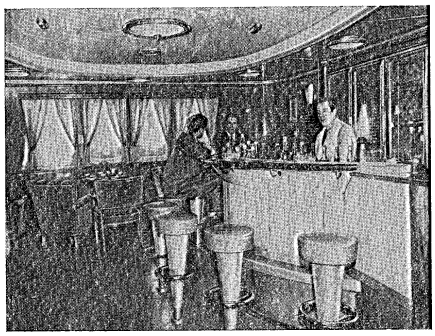
Sailings 9	10	11	12	13	14	15	Arr. Dep.	Ports
20.VIII	4.IX	20.IX	6.X	22.X	7.XI	23.XI	Arr.	COPENHAGEN
09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00		
20.VIII	4.IX	20.IX	6.X	22.X	7.XI	23.XI	Dep.	
13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00		
21.VIII	5.IX	21.IX	7.X	23.X	8.XI	24.XI	Arr.	STOCKHOLM
16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00		
21.VIII	5.IX	21.IX	7.X	23.X	8.XI	24.XI	Dep.	
21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00		
22.VIII	6.IX	22.IX	8.X	24.X	9.XI	25.XI	Arr.	HELSINKI
15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00		
23.VIII	7.IX	23.IX	9.X	25.X	10.XI	26.XI	Dep.	
06.30	06.30	06.30	06.30	06.30	06.30	06.30		
23.VIII	7.IX	23.IX	9.X	25.X	10.XI	26.XI	Arr.	LENINGRAD
20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00		



Т/х «Михаил Калинин». Одноместная каюта I класса
m. s. «Michail Kalinin». One-berth cabin, Ist class



Т/х «Михаил Калинин». Двухместная каюта II класса
m. s. «Michail Kalinin». Two-berth cabin, 2nd class



Т/х «Михаил Калинин». Бар
m. s. «Michail Kalinin». Bar

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

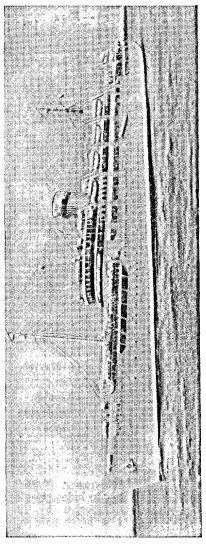
Т/х «ЭСТОНИЯ»
Линия Ленинград — Рига — Гавр
(время местное)

m. s. «ESTONIA»
Leningrad — Riga — Le Havre Line
(local time)

Порты	Приход / Отход	Рейсы / Sailings 1	2	3	4	5	6	Arr. / Dep.	
ЛЕНИНГРАД	Отход	17.VI 12.00	2.VII 12.00	17.VII 12.00	4.VIII 24.00	20.VIII 24.00	5.IX 24.00	Dep.	LENINGRAD
РИГА	Приход	18.VI 19.00	3.VII 19.00	18.VII 19.00	6.VIII 10.00	22.VIII 10.00	7.IX 10.00	Arr.	RIGA
	Отход	18.VI 24.00	3.VII 24.00	18.VII 24.00	6.VIII 16.00	22.VIII 16.00	7.IX 16.00	Dep.	
СТОКГОЛЬМ	Приход	19.VI 17.00	4.VII 17.00	19.VII 17.00	7.VIII 09.00	23.VIII 09.00	8.IX 09.00	Arr.	STOCKHOLM
	Отход	19.VI 21.00	4.VII 21.00	19.VII 21.00	7.VIII 17.00	23.VIII 17.00	8.IX 17.00	Dep.	
ЛОНДОН (ТИЛБЕРИ)	Приход	22.VI 16.00	7.VII 16.00	22.VII 16.00	10.VIII 14.00	26.VIII 14.00	11.IX 14.00	Arr.	LONDON (TILBURY)
	Отход	22.VI 20.00	7.VII 20.00	22.VII 20.00	10.VIII 20.00	26.VIII 20.00	11.IX 20.00	Dep.	
ГАВР	Приход	23.VI 10.00	8.VII 10.00	23.VII 10.00	11.VIII 10.00	27.VIII 10.00	12.IX 10.00	Arr.	LE HAVRE
	Отход	24.VI 19.00	9.VII 19.00	24.VII 19.00	12.VIII 19.00	28.VIII 19.00	13.IX 19.00	Dep.	
ЛОНДОН (ТИЛБЕРИ)	Приход	25.VI 09.00	10.VII 09.00	25.VII 09.00	13.VIII 09.00	29.VIII 09.00	14.IX 09.00	Arr.	LONDON (TILBURY)
	Отход	25.VI 11.00	10.VII 11.00	25.VII 11.00	13.VIII 11.00	29.VIII 11.00	14.IX 11.00	Dep.	
СТОКГОЛЬМ	Приход	28.VI 07.00	13.VII 07.00	28.VII 07.00	16.VIII 07.00	1.IX 07.00	17.IX 07.00	Arr.	STOCKHOLM
	Отход	28.VI 12.00	13.VII 12.00	28.VII 12.00	16.VIII 12.00	1.IX 12.00	17.IX 12.00	Dep.	
РИГА	Приход	29.VI 09.00	14.VII 09.00	29.VII 09.00	17.VIII 09.00	2.IX 09.00	18.IX 09.00	Arr.	RIGA
	Отход	29.VI 13.00	14.VII 13.00	29.VII 13.00	17.VIII 13.00	2.IX 13.00	18.IX 13.00	Dep.	
ЛЕНИНГРАД	Приход	30.VI 20.00	15.VII 20.00	30.VII 20.00	18.VIII 21.00	3.IX 22.00	19.IX 22.00	Arr.	LENINGRAD

Т/э «БАЛТИКА»
Линия Ленинград — Лондон
(время местное)

t-el. s. «BALTIKA»
Leningrad — London Line
(local time)



T/э «Балтика» t-el. s. «Baltika»

Порты	Приход / Отход	Рейсы / Sailings 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Arr. / Dep.	
ЛЕНИНГРАД	Отход	—	3.V 22.00	19.V 23.00	5.VI 23.00	22.VI 23.00	12.VII 23.00	29.VII 23.00	15.VIII 23.00	1.IX 23.00	18.IX 24.00	6.X 24.00	Dep.	LENINGRAD
РИГА	Приход / Отход	— 16.IV 08.00	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	Arr. Dep.	RIGA
ХЕЛЬСИНКИ	Приход	—	—	20.V 11.30	6.VI 11.30	23.VI 11.30	13.VII 11.30	30.VII 11.30	16.VIII 11.30	2.IX 11.30	19.IX 15.00	7.X 13.00	Arr.	HELSINKI
	Отход	—	—	20.V 18.00	6.VI 18.00	23.VI 18.00	13.VII 18.00	30.VII 18.00	16.VIII 14.00	2.IX 14.00	20.IX 08.00	8.X 08.00	Dep.	
РОСТОК	Приход	—	—	22.V 07.00	8.VI 07.00	25.VI 07.00	15.VII 07.00	1.VIII 07.00	18.VIII 07.00	4.IX 07.00	21.IX 07.00	9.X 21.00	Arr.	ROSTOCK
	Отход	—	—	22.V 13.00	8.VI 13.00	25.VI 13.00	15.VII 13.00	1.VIII 13.00	18.VIII 13.00	4.IX 13.00	22.IX 08.00	10.X 08.00	Dep.	
КОПЕНГАГЕН	Приход	—	5.V 17.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Arr.	COPENHAGEN
	Отход	—	5.V 21.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Dep.	
ЛОНДОН (ТИЛБЕРИ)	Приход	19.IV 09.00	7.V 16.00	24.V 14.00	10.VI 14.00	27.VI 14.00	17.VII 14.00	3.VIII 14.00	20.VIII 14.00	6.IX 09.00	24.IX 09.00	12.X 09.00	Arr.	LONDON (TILBURY)
	Отход	23.IV 12.00	11.V 18.00	28.V 18.00	14.VI 18.00	1.VII 18.00	21.VII 18.00	7.VIII 18.00	24.VIII 18.00	10.IX 18.00	28.IX 18.00	16.X 18.00	Dep.	
РОСТОК	Приход	—	13.V 19.00	30.V 19.00	16.VI 19.00	3.VII 19.00	23.VII 19.00	9.VIII 19.00	26.VIII 19.00	12.IX 19.00	30.IX 19.00	18.X 19.00	Arr.	ROSTOCK
	Отход	—	13.V 23.00	30.V 23.00	16.VI 23.00	3.VII 23.00	23.VII 23.00	9.VIII 23.00	26.VIII 23.00	12.IX 23.00	30.IX 23.00	18.X 23.00	Dep.	
ХЕЛЬСИНКИ	Приход	26.IV 16.00	15.V 12.00	1.VI 12.00	18.VI 12.00	5.VII 12.00	25.VII 12.00	11.VIII 12.00	28.VIII 12.00	14.IX 12.00	2.X 12.00	20.X 12.00	Arr.	HELSINKI
	Отход	27.IV 06.30	15.V 18.00	1.VI 19.00	18.VI 19.00	5.VII 19.00	25.VII 19.00	12.VIII 06.30	29.VIII 06.30	15.IX 06.30	3.X 06.30	21.X 06.30	Dep.	
ЛЕНИНГРАД	Приход	27.IV 20.00	16.V 09.30	2.VI 09.30	19.VI 09.30	6.VII 09.30	26.VII 09.30	12.VIII 20.00	29.VIII 20.00	15.IX 20.00	3.X 20.00	21.X 20.00	Arr.	LENINGRAD

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ТАРИФЫ

на перевозку пассажиров и багажа в заграничном сообщении по международным пассажирским линиям Балтийского пароходства

(в рублях и копейках)

TARIFFS

for the transportation of passengers and luggage on the international passenger lines of the Baltic State Steamship Line

(in roubles and copecks)

Направление	Люкс Luxe	I класс улучшенный 1st class superior grade	I класс 1st class	II класс 2nd class	III класс 3rd class	IV класс 4th class	Багаж 10 *кг* Luggage per 10 kgs	Direction
Ленинград — Хельсинки	21—78		14—58	12—33	10—08	8—10	0—11	Leningrad — Helsinki
Ленинград — Рига	31—40	23—80	21—90	15—70	11—05	9—75	0—56	Leningrad — Riga
Ленинград — Стокгольм (через Ригу) Стокгольм	43—83 55—00	41—10	29—25 37—65	25—83 29—20	21—33 22—30	17—10 18—75	0—18 0—18	Leningrad — Stockholm (via-Riga) Stockholm
Ленинград — Росток	74—25		49—50	43—83	37—08	29—70	0—24	Leningrad — Rostock
Ленинград — Копенгаген	74—25		49—50	43—83	37—08	29—70	0—24	Leningrad — Copenhagen
Ленинград — Лондон (через Ригу) Лондон	114—75 125—90	93—10	76—50 84—90	67—50 70—90	56—25 57—25	45—00 46—55	0—36 0—36	Leningrad — London (via-Riga) London
Ленинград — Гавр (через Ригу) Гавр	136—08 147—25	109—15	91—08 99—50	79—83 83—20	66—33 67—30	52—83 54—50	0—47 0—47	Leningrad — Le Havre (via Riga) Le Havre
Хельсинки — Стокгольм	23—58		15—75	13—50	11—25	9—00	0—11	Helsinki — Stockholm
Хельсинки — Росток	54—00		36—00	31—50	27—00	21—60	0—18	Helsinki — Rostock
Хельсинки — Копенгаген	54—00		36—00	31—50	27—00	21—60	0—18	Helsinki — Copenhagen
Хельсинки — Лондон	101—25		67—50	59—58	49—50	39—60	0—29	Helsinki — London
Хельсинки — Гавр	122—58		82—08	72—00	59—58	47—70	0—41	Helsinki — Le Havre
Рига — Стокгольм	23—60	17—30	15—75	13—50	11—25	9—00	0—11	Riga — Stockholm
Рига — Лондон	94—50	69—30	63—00	55—20	46—17	36—90	0—28	Riga — London
Рига — Гавр	115—85	85—35	77—60	67—50	56—25	44—75	0—40	Riga — Le Havre
Стокгольм — Копенгаген	30—33		20—25	18—00	12—33	9—90	0—18	Stockholm — Copenhagen
Стокгольм — Лондон	82—53		55—08	48—33	40—50	32—40	0—29	Stockholm — London
Стокгольм — Гавр	104—58		67—95	60—75	50—58	40—50	0—41	Stockholm — Le Havre
Росток — Лондон	77—58		51—75	45—00	37—08	29—25	0—29	Rostock — London
Копенгаген — Лондон	55—53		37—08	32—58	27—00	21—60	0—18	Copenhagen — London
Копенгаген — Гавр	77—58		51—75	45—00	37—08	29—25	0—29	Copenhagen — Le Havre
Лондон — Гавр	21—33		14—58	12—33	10—08	7—83	0—11	London — Le Havre

Примечания: 1. В стоимость билета включена стоимость питания.

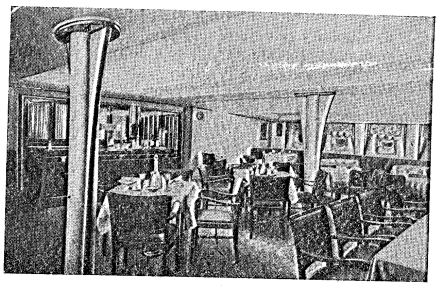
2. Багаж в количестве 50 *кг* на одного взрослого пассажира перевозится бесплатно. Сверх этого количества оплата производится по тарифу.

3. За проезд детей от 1 до 5 лет взимается 25% тарифа.
За проезд детей от 5 до 10 лет взимается 50% тарифа.
За проезд детей свыше 10 лет взимается полный тариф.

Notes: 1. The price of the ticket includes meals.

2. 50 *kgs* of luggage can be transported by the passenger free of charge. Extra weight is to be paid for according to the tariffs.

3. Children's fare:
From 1 up to 5 years . . . 25% of the price.
From 5 up to 10 years . . 50% of the price.
Over 10 years . . . . . full price.



Т/х «Михаил Калинин». Ресторан
m. s. «Michail Kalinin». Restaurant

СКИДКИ,

предоставляемые пассажирам на линиях Ленинград — Гавр, Ленинград — Лондон

1. Если пассажир покупает билет туда и обратно, ему предоставляется скидка в размере 10% от стоимости билета.

2. Студентам предоставляется скидка в размере 10% от стоимости билета.

3. Организованным группам пассажиров, следующим с общей целью (туристы, спортивная или общественная делегация и т. д.), предоставляются скидки при численности людей:

от 10 до 24 человек — 10% от стоимости билета для руководителя группы;

от 25 до 50 человек — 10% от стоимости билета для членов группы и 1 бесплатный билет для руководителя группы;

свыше 50 человек — 20% от стоимости билета для членов группы и 1 бесплатный билет для руководителя группы.

4. В осенне-зимний период с 1 ноября по 30 апреля предоставляется скидка в размере 10% от стоимости билета.

Примечание. Пассажирам одновременно могут быть предоставлены скидки:
1. За билет туда и обратно.
2. За сезонность.
3. Для студентов или для групп.

DISCOUNTS

granted to passengers travelling on Leningrad — Le Havre and Leningrad — London Lines

1. In case passenger purchases a return ticket a discount of 10% from the cost of the ticket is granted.

2. Students are allowed 10% from the cost of the ticket.

3. Organized groups, travelling together (tourists, sports or social delegation etc.) are allowed the following discounts.

From 10 up to 24 persons — 10% discount for the leader.

From 25 up to 50 persons — 10% discount for each member of the group and a free ticket for the leader.

Over 50 persons — 20% discount for each member of the group and a free ticket for the leader.

4. In off-season time, from November 1st until April 30th passengers are allowed 10% discount from the cost of the ticket.

Note. The following discounts are allowed simultaneously:
1. For return ticket.
2. For off-season travel.
3. For students and for group travel.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ТАРИФЫ

на перевозку автомашин в заграничном сообщении по международным пассажирским линиям Балтийского пароходства

(в рублях и копейках)

TARIFFS

for the transportation of motor cars on the international passenger lines of the Baltic State Steamship Line

(in roubles and copecks)

Направление		Автомашины Motor cars				Direction	
		до 750 *кг* up to 750 kgs	от 751 до 1250 *кг* from 751 to 1250 kgs	от 1251 до 1750 *кг* from 1251 to 1750 kgs	свыше 1750 *кг* over 1750 kgs		
ЛЕНИНГРАД	— ХЕЛЬСИНКИ	13—50	19—35	26—10	31—95	LENINGRAD	— HELSINKI
„	— СТОКГОЛЬМ	17—10	22—05	31—50	36—45	„	— STOCKHOLM
„	— РОСТОК	30—15	40—50	52—65	64—35	„	— ROSTOCK
„	— КОПЕНГАГЕН	30—15	40—50	52—65	64—35	„	— COPENHAGEN
„	— ЛОНДОН	36—90	47—25	59—40	71—10	„	— LONDON
„	— ГАВР	39—60	50—85	62—10	73—80	„	— LE HAVRE
ХЕЛЬСИНКИ	— СТОКГОЛЬМ	10—35	14—85	18—00	22—05	HELSINKI	— STOCKHOLM
„	— РОСТОК	15—30	22—50	29—25	33—75	„	— ROSTOCK
„	— КОПЕНГАГЕН	15—30	22—50	29—25	33—75	„	— COPENHAGEN
„	— ЛОНДОН	28—35	35—55	42—75	56—70	„	— LONDON
„	— ГАВР	29—25	38—25	47—25	59—85	„	— LE HAVRE
РИГА	— ЛЕНИНГРАД	14—20	20—70	27—20	29—80	RIGA	— LENINGRAD
„	— СТОКГОЛЬМ	10—35	14—85	18—00	22—05	„	— STOCKHOLM
„	— ЛОНДОН	30—15	40—05	45—90	56—70	„	— LONDON
„	— ГАВР	32—85	43—65	48—60	59—40	„	— LE HAVRE
СТОКГОЛЬМ	— КОПЕНГАГЕН	13—50	18—00	22—50	28—35	STOCKHOLM	— COPENHAGEN
„	— ЛОНДОН	27—00	36—00	45—00	54—00	„	— LONDON
„	— ГАВР	29—70	38—70	47—70	56—70	„	— LE HAVRE
РОСТОК	— ЛОНДОН	18—00	24—75	31—50	38—25	ROSTOCK	— LONDON
КОПЕНГАГЕН	— ЛОНДОН	15—75	22—50	29—25	36—00	COPENHAGEN	— LONDON
„	— ГАВР	18—00	24—75	31—50	38—25	„	— LE HAVRE
ЛОНДОН	— ГАВР	9—00	13—50	17—10	20—25	LONDON	— LE HAVRE

Примечание. Тариф на перевозку автомашин включает их погрузку-выгрузку в иностранных портах, а также погрузку-выгрузку в Ленинграде и грузовой сбор в последнем.

Note. This tariffs includes loading and unloading fee in the foreign ports and also loading and unloading fee and luggage dues in Leningrad.

Т/х «ГРИГОРИЙ ОРДЖОНИКИДЗЕ»

Линия Находка — Иокогама

(время местное)

m. s. «GRIGORI ORDJONIKIDZE»

Nakhodka — Yokohama Line

(local time)

Порты	Приход / Отход	Рейсы Sailings												Arr. / Dep.	Ports
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
НАХОДКА	Отход	15.V 11.00	25.V 11.00	15.VI 11.00	25.VI 11.00	15.VII 11.00	25.VII 11.00	15.VIII 11.00	25.VIII 11.00	15.IX 11.00	25.IX 11.00	15.X 11.00	25.X 11.00	Dep.	NAKHODKA
ИОКОГАМА	Приход	17.V 16.00	27.V 16.00	17.VI 16.00	27.VI 16.00	17.VII 16.00	27.VII 16.00	17.VIII 16.00	27.VIII 16.00	17.IX 16.00	27.IX 16.00	17.X 16.00	27.X 16.00	Arr.	YOKOHAMA
	Отход	20.V 11.00	30.V 11.00	20.VI 11.00	30.VI 11.00	20.VII 11.00	30.VII 11.00	20.VIII 11.00	30.VIII 11.00	20.IX 11.00	30.IX 11.00	20.X 11.00	30.X 11.00	Dep.	
НАХОДКА	Приход	22.V 18.30	1.VI 18.30	22.VI 18.30	2.VII 18.30	22.VII 18.30	1.VIII 18.30	22.VIII 18.30	1.IX 18.30	22.IX 18.30	2.X 18.30	22.X 18.30	1.XI 18.30	Arr.	NAKHODKA

ТАРИФЫ

на перевозку пассажиров и багажа на линии Находка — Иокогама

(в рублях и копейках)

Passenger and luggage tariffs on the line Nakhodka — Yokohama

(in roubles and copecks)

Направление	Классы Classes					Direction
	Люкс Luxe	I 1st class	II 2nd class	III 3rd class		
НАХОДКА — ИОКОГАМА	101—25	67—50	59—58	49—50	—	NAKHODKA — YOKOHAMA

Примечания: 1. В стоимость билета включается:
а) питание;
б) провоз багажа весом 50 *кг* на одного взрослого пассажира. Сверх указанного количества за каждые 10 *кг* взимается 29 коп.

2. За проезд детей взыскивается:
от 1 до 5 лет — 25% тарифа;
от 5 до 10 лет — 50% тарифа;
свыше 10 лет — полный тариф.

Notes: 1. The price of the ticket includes:
a) meals;
b) transportation of luggage, 50 *kgs* per passenger. 29 copecks per each extra 10 *kgs*.

2. The fare for children:
from 1 to 5 years of age — 25% of full fare;
from 5 to 10 years — 50% of full fare;
over 10 years — the full tariff rate.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Т/х «Феликс Дзержинский»
Линия Одесса — Бейрут — Сочи
(время местное)

Порты	Приход Отход	Рейсы 1	2	3	4	5	6	7	8	9
ОДЕССА	Отход	2.I 19.00	21.I 19.00	5.III 19.00	24.III 19.00	12.IV 19.00	1.V 19.00	20.V 19.00	8.VI 19.00	27.VI 19.00
КОНСТАНЦА	Приход	3.I 08.00	22.I 08.00	6.III 08.00	25.III 08.00	13.IV 08.00	2.V 08.00	21.V 08.00	9.VI 08.00	28.VI 08.00
	Отход	3.I 10.00	22.I 10.00	6.III 10.00	25.III 10.00	13.IV 10.00	2.V 10.00	21.V 10.00	9.VI 10.00	28.VI 10.00
ВАРНА	Приход	3.I 17.30	22.I 17.30	6.III 17.30	25.III 17.30	13.IV 17.30	2.V 17.30	21.V 17.30	9.VI 17.30	28.VI 17.30
	Отход	3.I 21.00	22.I 21.00	6.III 21.00	25.III 21.00	13.IV 21.00	2.V 21.00	21.V 21.00	9.VI 21.00	28.VI 21.00
СТАМБУЛ	Приход	4.I 08.00	23.I 08.00	7.III 08.00	26.III 08.00	14.IV 08.00	3.V 08.00	22.V 08.00	10.VI 08.00	29.VI 08.00
	Отход	4.I 12.00	23.I 12.00	7.III 12.00	26.III 12.00	14.IV 12.00	3.V 12.00	22.V 12.00	10.VI 12.00	29.VI 12.00
ПИРЕЙ	Приход	5.I 13.00	24.I 13.00	8.III 13.00	27.III 13.00	15.IV 13.00	4.V 13.00	23.V 13.00	11.VI 13.00	30.VI 13.00
	Отход	5.I 20.00	24.I 20.00	8.III 20.00	27.III 20.00	15.IV 20.00	4.V 20.00	23.V 20.00	11.VI 20.00	30.VI 20.00
АЛЕКСАНДРИЯ	Приход	7.I 07.00	26.I 07.00	10.III 07.00	29.III 07.00	17.IV 07.00	6.V 07.00	25.V 07.00	13.VI 07.00	2.VII 07.00
	Отход	7.I 19.00	26.I 19.00	10.III 19.00	29.III 19.00	17.IV 19.00	6.V 19.00	25.V 19.00	13.VI 19.00	2.VII 19.00
ФАМАГУСТА	Приход	8.I 18.00	27.I 18.00	11.III 18.00	30.III 18.00	18.IV 18.00	7.V 18.00	26.V 18.00	14.VI 18.00	3.VII 18.00
	Отход	8.I 22.00	27.I 22.00	11.III 22.00	30.III 22.00	18.IV 22.00	7.V 22.00	26.V 22.00	14.VI 22.00	3.VII 22.00
ЛАТАКИЯ	Приход	9.I 07.00	28.I 07.00	12.III 07.00	31.III 07.00	19.IV 07.00	8.V 07.00	27.V 07.00	15.VI 07.00	4.VII 07.00
	Отход	9.I 11.00	28.I 11.00	12.III 11.00	31.III 11.00	19.IV 11.00	8.V 11.00	27.V 11.00	15.VI 11.00	4.VII 11.00
БЕЙРУТ	Приход	9.I 18.00	28.I 18.00	12.III 18.00	31.III 18.00	19.IV 18.00	8.V 18.00	27.V 18.00	15.VI 18.00	4.VII 18.00
	Отход	9.I 23.00	28.I 23.00	12.III 23.00	31.III 23.00	19.IV 23.00	8.V 23.00	27.V 23.00	15.VI 23.00	4.VII 23.00
ФАМАГУСТА	Приход	10.I 07.00	29.I 07.00	13.III 07.00	1.IV 07.00	20.IV 07.00	9.V 07.00	28.V 07.00	16.VI 07.00	5.VII 07.00
	Отход	10.I 11.00	29.I 11.00	13.III 11.00	1.IV 11.00	20.IV 11.00	9.V 11.00	28.V 11.00	16.VI 11.00	5.VII 11.00

m. s. «Felix Dzerjinsky»
Odessa — Beyrouth — Sochi Line
(local time)

Sailings 10	11	12	13	14	15	16	17	18	Arr. Dep.	Ports
16.VII 19.00	4.VIII 19.00	23.VIII 19.00	11.IX 19.00	30.IX 19.00	19.X 19.00	10.XI 19.00	3.XII 19.00	22.XII 19.00	Dep.	ODESSA
17.VII 08.00	5.VIII 08.00	24.VIII 08.00	12.IX 08.00	1.X 08.00	20.X 08.00	11.XI 08.00	4.XII 08.00	23.XII 08.00	Arr.	CONSTANTSA
17.VII 10.00	5.VIII 10.00	24.VIII 10.00	12.IX 10.00	1.X 10.00	20.X 10.00	11.XI 10.00	4.XII 10.00	23.XII 10.00	Dep.	
17.VII 17.30	5.VIII 17.30	24.VIII 17.30	12.IX 17.30	1.X 17.30	20.X 17.30	11.XI 17.30	4.XII 17.30	23.XII 17.30	Arr.	VARNA
17.VII 21.00	5.VIII 21.00	24.VIII 21.00	12.IX 21.00	1.X 21.00	20.X 21.00	11.XI 21.00	4.XII 21.00	23.XII 21.00	Dep.	
18.VII 08.00	6.VIII 08.00	25.VIII 08.00	13.IX 08.00	2.X 08.00	21.X 08.00	12.XI 08.00	5.XII 08.00	24.XII 08.00	Arr.	ISTANBUL
18.VII 12.00	6.VIII 12.00	25.VIII 12.00	13.IX 12.00	2.X 12.00	21.X 12.00	12.XI 12.00	5.XII 12.00	24.XII 12.00	Dep.	
19.VII 13.00	7.VIII 13.00	26.VIII 13.00	14.IX 13.00	3.X 13.00	22.X 13.00	13.XI 13.00	6.XII 13.00	25.XII 13.00	Arr.	PIRAEUS
19.VII 20.00	7.VIII 20.00	26.VIII 20.00	14.IX 20.00	3.X 20.00	22.X 20.00	13.XI 20.00	6.XII 20.00	25.XII 20.00	Dep.	
21.VII 07.00	9.VIII 07.00	28.VIII 07.00	16.IX 07.00	5.X 07.00	24.X 07.00	15.XI 07.00	8.XII 07.00	27.XII 07.00	Arr.	ALEXANDRIA
21.VII 19.00	9.VIII 19.00	28.VIII 19.00	16.IX 19.00	5.X 19.00	24.X 19.00	15.XI 19.00	8.XII 19.00	27.XII 19.00	Dep.	
22.VII 18.00	10.VIII 18.00	29.VIII 18.00	17.IX 18.00	6.X 18.00	25.X 18.00	16.XI 18.00	9.XII 18.00	28.XII 18.00	Arr.	FAMAGUSTA
22.VII 22.00	10.VIII 22.00	29.VIII 22.00	17.IX 22.00	6.X 22.00	25.X 22.00	16.XI 22.00	9.XII 22.00	28.XII 22.00	Dep.	
23.VII 07.00	11.VIII 07.00	30.VIII 07.00	18.IX 07.00	7.X 07.00	26.X 07.00	17.XI 07.00	10.XII 07.00	29.XII 07.00	Arr.	LATAKIA
23.VII 11.00	11.VIII 11.00	30.VIII 11.00	18.IX 11.00	7.X 11.00	26.X 11.00	17.XI 11.00	10.XII 11.00	29.XII 11.00	Dep.	
23.VII 18.00	11.VIII 18.00	30.VIII 18.00	18.IX 18.00	7.X 18.00	26.X 18.00	17.XI 18.00	10.XII 18.00	29.XII 18.00	Arr.	BEYROUTH
23.VII 23.00	11.VIII 23.00	30.VIII 23.00	18.IX 23.00	7.X 23.00	26.X 23.00	17.XI 23.00	10.XII 23.00	29.XII 23.00	Dep.	
24.VII 07.00	12.VIII 07.00	31.VIII 07.00	19.IX 07.00	8.X 07.00	27.X 07.00	18.XI 07.00	11.XII 07.00	30.XII 07.00	Arr.	FAMAGUSTA
24.VII 11.00	12.VIII 11.00	31.VIII 11.00	19.IX 11.00	8.X 11.00	27.X 11.00	18.XI 11.00	11.XII 11.00	30.XII 11.00	Dep.	

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Порты	Приход / Отход	Рейсы 1	2	3	4	5	6	7	8	9
АЛЕКСАНДРИЯ	Приход	11.I 10.00	30.I 10.00	14.III 10.00	2.IV 10.00	21.IV 10.00	10.V 10.00	29.V 10.00	17.VI 10.00	6.VII 10.00
	Отход	11.I 21.00	30.I 21.00	14.III 21.00	2.IV 21.00	21.IV 21.00	10.V 21.00	29.V 21.00	17.VI 21.00	6.VII 21.00
ПИРЕЙ	Приход	13.I 08.00	1.II 08.00	16.III 08.00	4.IV 08.00	23.IV 08.00	12.V 08.00	31.V 08.00	19.VI 08.00	8.VII 08.00
	Отход	13.I 15.00	1.II 15.00	16.III 15.00	4.IV 15.00	23.IV 15.00	12.V 15.00	31.V 15.00	19.VI 15.00	8.VII 15.00
СТАМБУЛ	Приход	14.I 15.00	2.II 15.00	17.III 15.00	5.IV 15.00	24.IV 15.00	13.V 15.00	1.VI 15.00	20.VI 15.00	9.VII 15.00
	Отход	14.I 19.00	2.II 19.00	17.III 19.00	5.IV 19.00	24.IV 19.00	13.V 19.00	1.VI 19.00	20.VI 19.00	9.VII 19.00
ВАРНА	Приход	15.I 07.00	3.II 07.00	18.III 07.00	6.IV 07.00	25.IV 07.00	14.V 07.00	2.VI 07.00	21.VI 07.00	10.VII 07.00
	Отход	15.I 10.00	3.II 10.00	18.III 10.00	6.IV 10.00	25.IV 10.00	14.V 10.00	2.VI 10.00	21.VI 10.00	10.VII 10.00
КОНСТАНЦА	Приход	15.I 17.30	3.II 17.30	18.III 17.30	6.IV 17.30	25.IV 17.30	14.V 17.30	2.VI 17.30	21.VI 17.30	10.VII 17.30
	Отход	15.I 20.30	3.II 20,30	18.III 20.30	6.IV 20.30	25.IV 20.30	14.V 20.30	2.VI 20.30	21.VI 20.30	10.VII 20.30
ОДЕССА	Приход	16.I 12.00	4.II 12.00	19.III 12.00	7.IV 12.00	26.IV 12.00	15.V 12.00	3.VI 12.00	22.VI 12.00	11.VII 12.00
	Отход	16.I 24.00	4.II 24.00	19.III 24.00	7.IV 24.00	26.IV 24.00	15.V 24.00	3.VI 24.00	22.VI 24.00	11.VII 24.00
ЯЛТА	Приход	17.I 14.30	5.II 14.30	20.III 14.30	8.IV 14.30	27.IV 14.30	16.V 14.30	4.VI 14.30	23.VI 14.30	12.VII 14.30
	Отход	17.I 18.30	5.II 18.30	20.III 18.30	8.IV 18.30	27.IV 18.30	16.V 18.30	4.VI 18.30	23.VI 18.30	12.VII 18.30
СОЧИ	Приход	18.I 13.00	6.II 13.00	21.III 13.00	9.IV 13.00	28.IV 13.00	17.V 13.00	5.VI 13.00	24.VI 13.00	13.VII 13.00
	Отход	18.I 19.00	6.II 19.00	21.III 19.00	9.IV 19.00	28.IV 19.00	17.V 19.00	5.VI 19.00	24.VI 19.00	13.VII 19.00
ЯЛТА	Приход	19.I 13.30	7.II 13.30	22.III 13.30	10.IV 13.30	29.IV 13.30	18.V 13.30	6.VI 13.30	25.VI 13.30	14.VII 13.30
	Отход	19.I 18.00	7.II 18.00	22.III 18.00	10.IV 18.00	29.IV 18.00	18.V 18.00	6.VI 18.00	25.VI 18.00	14.VII 18.00
ОДЕССА	Приход	20.I 09.00	8.II 09.00	23.III 09.00	11.IV 09.00	30.IV 09.00	19.V 09.00	7.VI 09.00	26.VI 09.00	15.VII 09.00

Продолжение

Sailings 10	11	12	13	14	15	16	17	18	Arr. Dep.	Ports
25.VII 10.00	13.VIII 10.00	1.IX 10.00	20.IX 10.00	9.X 10.00	28.X 10.00	19.XI 10.00	12.XII 10.00	31.XII 10.00	Arr.	ALEXANDRIA
25.VII 21.00	13.VIII 21.00	1.IX 21.00	20.IX 21.00	9.X 21.00	28.X 21.00	19.XI 21.00	12.XII 21.00	31.XII 21.00	Dep.	
27.VII 08.00	15.VIII 08.00	3.IX 08.00	22.IX 08.00	11.X 08.00	30.X 08.00	21.XI 08.00	14.XII 08.00	2.I 1963 08.00	Arr.	PIRAEUS
27.VII 15.00	15.VIII 15.00	3.IX 15.00	22.IX 15.00	11.X 15.00	30.X 15.00	21.XI 15.00	14.XII 15.00	2.I 1963 15.00	Dep.	
28.VII 15.00	16.VIII 15.00	4.IX 15.00	23.IX 15.00	12.X 15.00	31.X 15.00	22.XI 15.00	15.XII 15.00	3.I 1963 15.00	Arr.	ISTANBUL
28.VII 19.00	16.VIII 19.00	4.IX 19.00	23.IX 19.00	12.X 19.00	31.X 19.00	22.XI 19.00	15.XII 19.00	3.I 1963 19.00	Dep.	
29.VII 07.00	17.VIII 07.00	5.IX 07.00	24.IX 07.00	13.X 07.00	1.XI 07.00	23.XI 07.00	16.XII 07.00	4.I 1963 07.00	Arr.	VARNA
29.VII 10.00	17.VIII 10.00	5.IX 10.00	24.IX 10.00	13.X 10.00	1.XI 10.00	23.XI 10.00	16.XII 10.00	4.I 1963 10.00	Dep.	
29.VII 17.30	17.VIII 17.30	5.IX 17.30	24.IX 17.30	13.X 17.30	1.XI 17.30	23.XI 17.30	16.XII 17.30	4.I 1963 17.30	Arr.	CONSTANTSA
29.VII 20.30	17.VIII 20.30	5.IX 20.30	24.IX 20.30	13.X 20.30	1.XI 20.30	23.XI 20.30	16.XII 20.30	4.I 1963 20.30	Dep.	
30.VII 12.00	18.VIII 12.00	6.IX 12.00	25.IX 12.00	14.X 12.00	2.XI 12.00	24.XI 12.00	17.XII 12.00	5.I 1963 12.00	Arr.	ODESSA
30.VII 24.00	18.VIII 24.00	6.IX 24.00	25.IX 24.00	14.X 24.00	2.XI 24.00	24.XI 24.00	17.XII 24.00	5.I 1963 24.00	Dep.	
31.VII 14.30	19.VIII 14.30	7.IX 14.30	26.IX 14.30	15.X 14.30	—	25.XI 14.30	18.XII 14.30	6.I 1963 14.30	Arr.	YALTA
31.VII 18.30	19.VIII 18.30	7.IX 18.30	26.IX 18.30	15.X 18.30	—	25.XI 18.30	18.XII 18.30	6.I 1963 18.30	Dep.	
1.VIII 13.00	20.VIII 13.00	8.IX 13.00	27.IX 13.00	16.X 13.00	—	26.XI 13.00	19.XII 13.00	7.I 1963 13.00	Arr.	SOCHI
1.VIII 19.00	20.VIII 19.00	8.IX 19.00	27.IX 19.00	16.X 19.00	—	26.XI 19.00	19.XII 19.00	7.I 1963 19.00	Dep.	
2.VIII 13.30	21.VIII 13.30	9.IX 13.30	28.IX 13.30	17.X 13.30	—	27.XI 13.30	20.XII 13.30	8.I 1963 13.30	Arr.	YALTA
2.VIII 18.00	21.VIII 18.00	9.IX 18.00	28.IX 18.00	17.X 18.00	—	27.XI 18.00	20.XII 18.00	8.I 1963 18.00	Dep.	
3.VIII 09.00	22.VIII 09.00	10.IX 09.00	29.IX 09.00	18.X 09.00	—	28.XI 09.00	21.XII 09.00	9.I 1963 09.00	Arr.	ODESSA

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Т/х «ЛИТВА»

Линия Одесса — Марсель — Сочи

m. s. «LITVA»

Odessa — Marseilles — Sochi Line

(время местное)

(local time)

Порты	Приход / Отход	Рейсы / Sailings 1	2	3	4	5	6	Arr. / Dep.	Ports
ОДЕССА	Отход	1.VI 19.30	20.VI 19.30	9.VII 19.30	29.VII 19.30	17.VIII 19.30	5.IX 19.30	Dep.	ODESSA
КОНСТАНЦА	Приход	2.VI 07.00	21.VI 07.00	10.VII 07.00	30.VII 07.00	18.VIII 07.00	6.IX 07.00	Arr.	CONSTANTSA
	Отход	2.VI 11.00	21.VI 11.00	10.VII 11.00	30.VII 11.00	18.VIII 11.00	6.IX 11.00	Dep.	
ВАРНА	Приход	2.VI 18.00	21.VI 18.00	10.VII 18.00	30.VII 18.00	18.VIII 18.00	6.IX 18.00	Arr.	VARNA
	Отход	2.VI 23.00	21.VI 23.00	10.VII 23.00	30.VII 23.00	18.VIII 23.00	6.IX 23.00	Dep.	
СТАМБУЛ	Приход	3.VI 08.30	22.VI 08.30	11.VII 08.30	31.VII 08.30	19.VIII 08.30	7.IX 08.30	Arr.	ISTANBUL
	Отход	3.VI 13.30	22.VI 13.30	11.VII 13.30	31.VII 13.30	19.VIII 13.30	7.IX 13.30	Dep.	
ПИРЕЙ	Приход	4.VI 13.00	23.VI 13.00	12.VII 13.00	1.VIII 13.00	20.VIII 13.00	8.IX 13.00	Arr.	PIRAEUS
	Отход	4.VI 18.00	23.VI 18.00	12.VII 18.00	1.VIII 18.00	20.VIII 18.00	8.IX 18.00	Dep.	
НЕАПОЛЬ	Приход	6.VI 11.30	25.VI 11.30	14.VII 11.30	3.VIII 11.30	22.VIII 11.30	10.IX 11.30	Arr.	NAPLES
	Отход	6.VI 24.00	25.VI 24.00	14.VII 24.00	3.VIII 24.00	22.VIII 24.00	10.IX 24.00	Dep.	
МАРСЕЛЬ	Приход	8.VI 08.00	27.VI 08.00	16.VII 08.00	5.VIII 08.00	24.VIII 08.00	12.IX 08.00	Arr.	MARSEILLES
	Отход	8.VI 22.00	27.VI 22.00	16.VII 22.00	5.VIII 22.00	24.VIII 22.00	12.IX 22.00	Dep.	

Продолжение

Порты	Приход / Отход	Рейсы / Sailings 1	2	3	4	5	6	Arr. / Dep.	Ports
НЕАПОЛЬ	Приход	10.VI 08.00	29.VI 08.00	18.VII 08.00	7.VIII 08.00	26.VIII 08.00	14.IX 08.00	Arr.	NAPLES
	Отход	10.VI 16.00	29.VI 16.00	18.VII 16.00	7.VIII 16.00	26.VIII 16.00	14.IX 16.00	Dep.	
ПИРЕЙ	Приход	12.VI 09.00	1.VII 09.00	20.VII 09.00	9.VIII 09.00	28.VIII 09.00	16.IX 09.00	Arr.	PIRAEUS
	Отход	12.VI 15.30	1.VII 15.30	20.VII 15.30	9.VIII 15.30	28.VIII 15.30	16.IX 15.30	Dep.	
СТАМБУЛ	Приход	13.VI 14.00	2.VII 14.00	21.VII 14.00	10.VIII 14.00	29.VIII 14.00	17.IX 14.00	Arr.	ISTANBUL
	Отход	13.VI 20.00	2.VII 20.00	21.VII 20.00	10.VIII 20.00	29.VIII 20.00	17.IX 20.00	Dep.	
ВАРНА	Приход	14.VI 07.00	3.VII 07.00	22.VII 07.00	11.VIII 07.00	30.VIII 07.00	18.IX 07.00	Arr.	VARNA
	Отход	14.VI 11.00	3.VII 11.00	22.VII 11.00	11.VIII 11.00	30.VIII 11.00	18.IX 11.00	Dep.	
КОНСТАНЦА	Приход	14.VI 18.00	3.VII 18.00	22.VII 18.00	11.VIII 18.00	30.VIII 18.00	18.IX 18.00	Arr.	CONSTANTSA
	Отход	14.VI 21.00	3.VII 21.00	22.VII 21.00	11.VIII 21.00	30.VIII 21.00	18.IX 21.00	Dep.	
ОДЕССА	Приход	15.VI 10.00	4.VII 10.00	23.VII 10.00	12.VIII 10.00	31.VIII 10.00	19.IX 10.00	Arr.	ODESSA
	Отход	15.VI 24.00	4.VII 24.00	23.VII 24.00	12.VIII 24.00	31.VIII 24.00	19.IX 24.00	Dep.	
ЯЛТА	Приход	16.VI 13.00	5.VII 13.00	24.VII 13.00	13.VIII 13.00	1.IX 13.00	20.IX 13.00	Arr.	YALTA
	Отход	16.VI 19.00	5.VII 19.00	24.VII 19.00	13.VIII 19.00	1.IX 19.00	20.IX 19.00	Dep.	
СОЧИ	Приход	17.VI 12.00	6.VII 12.00	25.VII 12.00	14.VIII 12.00	2.IX 12.00	21.IX 12.00	Arr.	SOCHI
	Отход	17.VI 20.00	6.VII 20.00	25.VII 20.00	14.VIII 20.00	2.IX 20.00	21.IX 20.00	Dep.	
ЯЛТА	Приход	18.VI 13.00	7.VII 13.00	26.VII 13.00	15.VIII 13.00	3.IX 13.00	22.IX 13.00	Arr.	YALTA
	Отход	18.VI 18.00	7.VII 18.00	26.VII 18.00	15.VIII 18.00	3.IX 18.00	22.IX 18.00	Dep.	
ОДЕССА	Приход	19.VI 08.00	8.VII 08.00	27.VII 08.00	16.VIII 08.00	4.IX 08.00	23.IX 08.00	Arr.	ODESSA

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ТАРИФЫ
НА ПРОЕЗД ПАССАЖИРОВ И ПРОВОЗ БАГАЖА НА ЛИНИЯХ
Одесса — Бейрут — Сочи, Одесса — Марсель — Сочи (в рублях)

PASSENGER AND LUGGAGE TARIFFS ON THE LINES
Odessa — Beyrouth — Sochi, Odessa — Marseilles — Sochi (in roubles)

Направление		Люкс Luxe	I класс улучшенного типа (110—121) 1st class superior grade	I класс 1st class	II класс 2nd class	III класс 3rd class	Багаж за 10 кг Luggage per 10 kgs	Direction	
МАРСЕЛЬ	— НЕАПОЛЬ	45	36	33	23	17	0,20	MARSEILLES	— NAPLES
„	— ПИРЕЙ	130	99	90	62	48	0,42	„	— PIRAEUS
„	— СТАМБУЛ	160	132	118	85	60	0,57	„	— ISTANBUL
„	— ВАРНА	190	156	142	105	68	0,59	„	— VARNA
„	— КОНСТАНЦА	204	167	152	112	73	0,60	„	— CONSTANTSA
„	— ОДЕССА	230	189	172	125	85	0,62	„	— ODESSA
„	— ЯЛТА	258	210	191	141	94	0,70	„	— YALTA
„	— СОЧИ	278	227	206	152	101	0,75	„	— SOCHI
НЕАПОЛЬ	— ПИРЕЙ	100	75	70	45	32	0,22	NAPLES	— PIRAEUS
„	— СТАМБУЛ	130	108	98	65	50	0,30	„	— ISTANBUL
„	— ВАРНА	150	121	110	80	53	0,42	„	— VARNA
„	— КОНСТАНЦА	164	132	120	87	58	0,45	„	— CONSTANTSA
„	— ОДЕССА	190	154	140	100	70	0,53	„	— ODESSA
„	— ЯЛТА	218	174	159	116	79	0,58	„	— YALTA
„	— СОЧИ	238	191	174	128	86	0,62	„	— SOCHI
ЛАТАКИЯ	— БЕЙРУТ	18	—	14	11	6	0,08	LATAKIA	— BEYROUTH
„	— ФАМАГУСТА	18	—	14	11	6	0,08	„	— FAMAGUSTA
„	— АЛЕКСАНДРИЯ	55	—	41	29	19	0,15	„	— ALEXANDRIA
„	— ПИРЕЙ	120	—	89	62	43	0,30	„	— PIRAEUS
„	— СТАМБУЛ	160	—	118	82	56	0,52	„	— ISTANBUL
„	— ВАРНА	190	—	140	98	67	0,55	„	— VARNA
„	— КОНСТАНЦА	200	—	148	104	71	0,56	„	— CONSTANTSA
„	— ОДЕССА	220	—	162	112	78	0,68	„	— ODESSA
„	— ЯЛТА	247	—	181	127	86	0,68	„	— YALTA
„	— СОЧИ	269	—	197	140	93	0,69	„	— SOCHI
БЕЙРУТ	— ФАМАГУСТА	27	—	20	15	9	0,12	BEYROUTH	— FAMAGUSTA
„	— АЛЕКСАНДРИЯ	64	—	47	32	22	0,20	„	— ALEXANDRIA
„	— ПИРЕЙ	128	—	95	65	45	0,30	„	— PIRAEUS
„	— СТАМБУЛ	170	—	125	88	60	0,53	„	— ISTANBUL
„	— ВАРНА	200	—	148	104	71	0,56	„	— VARNA
„	— КОНСТАНЦА	210	—	156	107	75	0,60	„	— CONSTANTSA
„	— ОДЕССА	226	—	168	115	80	0,68	„	— ODESSA
„	— ЯЛТА	253	—	187	131	89	0,68	„	— YALTA
„	— СОЧИ	274	—	202	142	96	0,69	„	— SOCHI

Продолжение

Направление		Люкс Luxe	I класс улучшенного типа (110—121) 1st class superior grade	I класс 1st class	II класс 2nd class	III класс 3rd class	Багаж за 10 кг Luggage per 10 kgs	Direction	
ФАМАГУСТА	— АЛЕКСАНДРИЯ	45	—	33	24	15	0,14	FAMAGUSTA	— ALEXANDRIA
„	— ПИРЕЙ	110	—	85	57	42	0,22	„	— PIRAEUS
„	— СТАМБУЛ	148	—	109	75	53	0,40	„	— ISTANBUL
„	— ВАРНА	180	—	130	92	65	0,53	„	— VARNA
„	— КОНСТАНЦА	190	—	140	98	67	0,54	„	— CONSTANTSA
„	— ОДЕССА	210	—	156	107	75	0,60	„	— ODESSA
„	— ЯЛТА	237	—	170	123	84	0,62	„	— YALTA
„	— СОЧИ	258	—	190	134	91	0,62	„	— SOCHI
АЛЕКСАНДРИЯ	— ПИРЕЙ	95	—	72	50	35	0,16	ALEXANDRIA	— PIRAEUS
„	— СТАМБУЛ	115	—	90	63	42	0,28	„	— ISTANBUL
„	— ВАРНА	151	—	110	79	56	0,30	„	— VARNA
„	— КОНСТАНЦА	158	—	113	88	60	0,37	„	— CONSTANTSA
„	— ОДЕССА	180	—	130	92	65	0,52	„	— ODESSA
„	— ЯЛТА	207	—	149	112	79	0,56	„	— YALTA
„	— СОЧИ	223	—	164	124	86	0,62	„	— SOCHI
ПИРЕЙ	— СТАМБУЛ	54	44	40	27	19	0,14	PIRAEUS	— ISTANBUL
„	— ВАРНА	86	69	63	43	30	0,20	„	— VARNA
„	— КОНСТАНЦА	100	83	75	50	36	0,22	„	— CONSTANTSA
„	— ОДЕССА	122	102	93	62	43	0,28	„	— ODESSA
„	— ЯЛТА	150	127	115	80	55	0,30	„	— YALTA
„	— СОЧИ	170	140	127	89	59	0,40	„	— SOCHI
СТАМБУЛ	— ВАРНА	27	22	20	14	9	0,11	ISTANBUL	— VARNA
„	— КОНСТАНЦА	41	33	30	20	15	0,12	„	— CONSTANTSA
„	— ОДЕССА	70	57	52	36	26	0,15	„	— ODESSA
„	— ЯЛТА	99	81	74	52	38	0,22	„	— YALTA
„	— СОЧИ	118	95	86	64	42	0,30	„	— SOCHI
ВАРНА	— КОНСТАНЦА	20	17	15	10	7	0,08	VARNA	— CONSTANTSA
„	— ОДЕССА	52	41	37	27	18	0,13	„	— ODESSA
„	— ЯЛТА	80	65	59	45	30	0,20	„	— YALTA
„	— СОЧИ	100	78	71	53	43	0,23	„	— SOCHI
КОНСТАНЦА	— ОДЕССА	37	30	28	18	13	0,11	CONSTANTSA	— ODESSA
„	— ЯЛТА	65	54	49	35	25	0,15	„	— YALTA
„	— СОЧИ	85	67	61	44	29	0,22	„	— SOCHI

Примечания: 1. Стоимость питания включена в стоимость билета.

2. Для пассажиров люкса, I—II классов разрешается бесплатный провоз багажа в количестве 150 *кг*; для пассажиров III класса — 100 *кг*.

3. За проезд детей от одного года до 5 лет взимается 25% тарифа; от 5 до 12—50% тарифа; свыше 12 лет — полный тариф.

Дети до одного года перевозятся бесплатно.

Notes: 1. The price of the ticket includes the cost of meals.

2. The Luxe, First and Second Classes passengers are allowed free transportation of their luggage up to 150 *kgs*, and Third Class passengers — up to 100 *kgs*.

3. The fare for children from 1 to 5 years of age is 25% of tariff rate for full fare; from 5 to 12 years — 50% of full fare, and for those over 12 — the full tariff rate.

Children under 1 year are carried free of charge.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СКИДКИ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫЕ ПАССАЖИРАМ НА ЛИНИЯХ

Одесса — Марсель — Сочи,
Одесса — Бейрут — Сочи

1) Скидка в размере 10% с опубликованного тарифа предоставляется пассажирам при приобретении билета туда и обратно, если оплата производится сразу.

2) Членам одной семьи, покупающим три полных билета, предоставляется скидка в размере 10% при проезде в одном направлении и 15% при приобретении билета туда и обратно.

3) По предъявлении справки учебного заведения учащимся в возрасте от 12 до 26 лет предоставляется скидка в размере 20% в прямом направлении и 30% в прямом и обратном направлениях при приобретении билета II и III класса.

4) Организованным группам пассажиров, следующих с общей целью (туристы, артисты, спортсмены и общественные делегации), предоставляются скидки:

от 5 до 10 человек в прямом направлении — 10%, туда и обратно — 15%;

от 11 до 25 человек в прямом направлении — 15%, туда и обратно — 20%;

свыше 25 человек в прямом направлении — 20%, туда и обратно — 25%.

Примечания: 1) Скидки предоставляются только на полный билет.

2) Указанные скидки на проезд туда и обратно предоставляются для групп туристов, едущих от одной туристской фирмы, и при смене их состава в порту начала обратной поездки, при условии полного использования всего количества мест по классам при следовании в обоих направлениях.

5) Пассажиры, имеющие право на более чем одну скидку, могут выбирать ту из них, которая является наиболее выгодной. Двойная скидка не допускается.

6) Пассажир, желающий ехать один в двухместной каюте, или два пассажира в четырехместной каюте, должны оплачивать за проезд по тарифу соответствующего класса с повышением на 50%.

Указанный проезд в период с 1 июля по 1 сентября не разрешается.

DISCOUNTS ALLOWED PASSENGERS TRAVELLING

on the Odessa — Marseilles — Sochi Line, and the Odessa — Beyrouth — Sochi Line.

1) A 10% discount from the published fare is allowed passengers buying round-trip tickets and paying for them at once.

2) Families buying three full tickets are allowed a discount of 10% on one-way tickets and 15% on return tickets.

3) Students from 12 and up to 26 years of age who attend an educational establishment travelling as Second or Third Class passengers are allowed a discount of 20% on one-way tickets and 30% on return tickets, provided they present a certificate from their educational establishment.

4) Organized groups of passengers whose object of travelling is the same (tourists, artists, sportsmen, delegations of public organizations) are allowed the following discounts:

5 to 10 persons 10% on a one-way ticket, and 15% on a return ticket;

11 to 25 persons 15% on a one-way ticket, and 20% on a return ticket;

more than 25 persons 20% on a one-way ticket, and 25% on a return ticket.

Notes: 1) Discounts are allowed on full tickets only.

2) The indicated discounts on return tickets are allowed tourist groups booked by one tourist company and where there is a change in the composition of the group in the port from which the return trip begins, provided all berths of the class booked are occupied both ways.

5) Passengers entitled to more than one discount may choose the most advantageous. A double discount is not allowed.

6) A passenger wishing to occupy a double cabin, or two passengers wishing to occupy a four-berth cabin, have to pay the listed fare for the particular class plus 50%.

This accommodation is not available between July 1 and September 1.

ТАРИФЫ

НА ПЕРЕВОЗКУ АВТОМАШИН, МОТОЦИКЛОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ НА ЛИНИЯХ

Одесса — Бейрут — Сочи, Одесса — Марсель — Сочи (в рублях)

TARIFFS FOR THE TRANSPORTATION OF MOTOR CARS, MOTOR CYCLES AND BICYCLES ON THE LINES

Odessa — Beyrouth — Sochi, Odessa — Marseilles — Sochi (in roubles)

Направление		Автомашины Motor cars				Мотоциклы Motorcycles		Велосипеды bicycles	Direction	
		до 1000 кг up to 1000 kgs	от 1000 до 1500 кг from 1000 to 1500 kgs	от 1500 до 2000 кг from 1500 to 2000 kgs	от 2000 до 3000 кг from 2000 to 3000 kgs	с коляской with side-car	без коляски without side-car			
МАРСЕЛЬ	— НЕАПОЛЬ	17	26	34	42	9	7	4	MARSEILLES	— NAPLES
"	— ПИРЕЙ	32	48	64	80	16	13	8	"	— PIRAEUS
"	— СТАМБУЛ	35	53	70	87	18	14	9	"	— ISTANBUL
"	— ВАРНА	36	54	73	90	18	14	9	"	— VARNA
"	— КОНСТАНЦА	37	55	74	92	19	15	10	"	— CONSTANTSA
"	— ОДЕССА	38	57	76	95	19	15	10	"	— ODESSA
"	— ЯЛТА	40	60	80	100	20	16	10	"	— YALTA
"	— СОЧИ	42	63	84	105	21	17	11	"	— SOCHI
НЕАПОЛЬ	— ПИРЕЙ	30	45	60	75	15	12	7	NAPLES	— PIRAEUS
"	— СТАМБУЛ	33	50	66	83	17	13	8	"	— ISTANBUL
"	— ВАРНА	34	52	68	85	17	13	8	"	— VARNA
"	— КОНСТАНЦА	35	53	70	87	18	14	9	"	— CONSTANTSA
"	— ОДЕССА	36	54	72	90	18	14	9	"	— ODESSA
"	— ЯЛТА	37	55	74	93	18	14	9	"	— YALTA
"	— СОЧИ	39	58	78	98	20	16	10	"	— SOCHI
ЛАТАКИЯ	— БЕЙРУТ	8	12	16	20	4	3	2	LATAKIA	— BEYROUTH
"	— ФАМАГУСТА	8	12	16	20	4	3	2	"	— FAMAGUSTA
"	— АЛЕКСАНДРИЯ	19	29	38	48	10	8	5	"	— ALEXANDRIA
"	— ПИРЕЙ	25	37	50	63	13	11	6	"	— PIRAEUS
"	— СТАМБУЛ	29	44	58	73	15	13	8	"	— ISTANBUL
"	— ВАРНА	31	46	62	77	16	12	8	"	— VARNA
"	— КОНСТАНЦА	32	48	64	80	16	13	8	"	— CONSTANTSA
"	— ОДЕССА	35	52	70	87	18	15	9	"	— ODESSA
"	— ЯЛТА	36	53	72	90	19	16	10	"	— YALTA
"	— СОЧИ	37	54	74	93	20	16	10	"	— SOCHI
БЕЙРУТ	— ФАМАГУСТА	12	18	24	30	6	4	3	BEYROUTH	— FAMAGUSTA
"	— АЛЕКСАНДРИЯ	20	30	40	50	10	8	6	"	— ALEXANDRIA
"	— ПИРЕЙ	26	39	52	65	13	11	6	"	— PIRAEUS
"	— СТАМБУЛ	30	45	60	75	15	13	8	"	— ISTANBUL
"	— ВАРНА	32	48	64	80	16	13	8	"	— VARNA
"	— КОНСТАНЦА	35	52	70	87	17	14	8	"	— CONSTANTSA
"	— ОДЕССА	36	49	72	90	18	15	9	"	— ODESSA
"	— ЯЛТА	37	55	74	92	19	16	10	"	— YALTA
"	— СОЧИ	38	56	76	95	20	16	10	"	— SOCHI

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Продолжение

Направление		Автомашины Motor cars				Мотоциклы Motocycles		Велосипеды Bicycles	Direction	
		до 1000 кг ср to 1000 kgs	от 1000 до 1500 кг from 1000 to 1500 kgs	от 1500 до 2000 кг from 1500 to 2000 kgs	от 2000 до 3000 кг from 2000 to 3000 kgs	с коляской with side-car	без коляски without side-car			
ФАМАГУСТА	— АЛЕКСАНДРИЯ	18	27	36	45	9	7	4	FAMAGUSTA	— ALEXANDRIA
"	— ПИРЕЙ	24	36	48	60	12	10	6	"	— PIRAEUS
"	— СТАМБУЛ	28	42	56	70	14	12	7	"	— ISTANBUL
"	— ВАРНА	30	45	60	75	15	12	7	"	— VARNA
"	— КОНСТАНЦА	31	46	62	77	16	12	8	"	— CONSTANTSA
"	— ОДЕССА	34	51	68	85	17	14	9	"	— ODESSA
"	— ЯЛТА	36	49	72	90	18	15	9	"	— YALTA
"	— СОЧИ	38	37	76	95	19	16	10	"	— SOCHI
АЛЕКСАНДРИЯ	— ПИРЕЙ	20	30	40	50	10	8	5	ALEXANDRIA	— PIRAEUS
"	— СТАМБУЛ	24	37	48	60	12	10	6	"	— ISTANBUL
"	— ВАРНА	25	38	50	63	13	11	7	"	— VARNA
"	— КОНСТАНЦА	26	39	52	65	13	11	6	"	— CONSTANTSA
"	— ОДЕССА	30	45	60	75	15	12	7	"	— ODESSA
"	— ЯЛТА	32	48	64	80	16	13	8	"	— YALTA
"	— СОЧИ	36	49	72	90	18	15	9	"	— SOCHI
ПИРЕЙ	— СТАМБУЛ	18	27	36	45	9	7	4	PIRAEUS	— ISTANBUL
"	— ВАРНА	22	33	44	55	11	9	5	"	— VARNA
"	— КОНСТАНЦА	23	35	46	58	12	10	6	"	— CONSTANTSA
"	— ОДЕССА	25	38	50	63	13	11	6	"	— ODESSA
"	— ЯЛТА	28	42	56	70	14	12	7	"	— YALTA
"	— СОЧИ	31	47	62	77	16	13	8	"	— SOCHI
СТАМБУЛ	— ВАРНА	13	20	26	33	7	5	3	ISTANBUL	— VARNA
"	— КОНСТАНЦА	15	23	30	38	8	6	4	"	— CONSTANTSA
"	— ОДЕССА	19	29	38	48	10	8	5	"	— ODESSA
"	— ЯЛТА	23	35	46	58	12	10	6	"	— YALTA
"	— СОЧИ	26	39	52	65	13	11	7	"	— SOCHI
ВАРНА	— КОНСТАНЦА	8	12	16	20	4	3	2	VARNA	— CONSTANTSA
"	— ОДЕССА	18	27	36	45	9	7	4	"	— ODESSA
"	— ЯЛТА	21	32	42	52	11	9	5	"	— YALTA
"	— СОЧИ	24	36	48	60	12	10	6	"	— SOCHI
КОНСТАНЦА	— ОДЕССА	14	21	28	35	7	5	3	CONSTANTSA	— ODESSA
"	— ЯЛТА	17	26	34	43	8	6	4	"	— YALTA
"	— СОЧИ	20	30	40	50	10	8	5	"	— SOCHI

Примечание. В тарифы на перевозку легковых автомашин, следующих с пассажирами, включена стоимость погрузки-выгрузки и грузовой сбор в портах СССР.

Стоимость погрузки-выгрузки, а также сборы в иностранных портах пассажир оплачивает на месте отдельно.

Note. The charge for transportation of motor cars accompanying passengers includes the cost of loading and unloading and harbour dues in the USSR.

Loading and unloading charges and harbour dues in other countries have to be paid by the passenger extra on the spot.

т/х «АМУР»
Линия Измаил — Вена
(время местное)

m. s. «AMUR»
Ismail — Vienna Line
(local time)

Рейсы Sailings					Время прихода и отхода Time of arr. and dep.	Отход Приход Dep. Arr.	Порты Ports	Приход Отход Arr. Dep.	Время прихода и отхода Time of arr. and dep.	Рейсы Sailings				
9	7	5	3	1						2	4	6	8	10
25. VIII	11. VIII	28. VII	14. VII	30. VI	17.00	Отход Dep.	Вена VIENNA	Приход Arr.	18.00	12. VII	26. VII	9. VIII	23. VIII	6. IX
25. VIII	11. VIII	28. VII	14. VII	30. VI	20.00	Приход Arr.	Братислава BRATISLAVA	Отход Dep.	12.00	12. VII	26. VII	9. VIII	23. VIII	6. IX
26. VIII	12. VIII	29. VII	15. VII	1. VII	03.30	Отход Dep.		Приход Arr.	10.00	12. VII	26. VII	9. VIII	23. VIII	6. IX
26. VIII	12. VIII	29. VII	15. VII	1. VII	15.00	Приход Arr.	Будапешт BUDAPEST	Отход Dep.	19.00	11. VII	25. VII	8. VIII	22. VIII	5. IX
26. VIII	12. VIII	29. VII	15. VII	1. VII	19.00	Отход Dep.		Приход Arr.	16.00	11. VII	25. VII	8. VIII	22. VIII	5. IX
27. VIII	13. VIII	30. VII	16. VII	2. VII	11.30	Приход Arr.	Нови-Сад NOVI-SAD	Отход Dep.	16.00	10. VII	24. VII	7. VIII	21. VIII	4. IX
27. VIII	13. VIII	30. VII	16. VII	2. VII	13.00	Отход Dep.		Приход Arr.	15.00	10. VII	24. VII	7. VIII	21. VIII	4. IX
27. VIII	13. VIII	30. VII	16. VII	2. VII	17.00	Приход Arr.	Белград BELGRAD	Отход Dep.	10.00	10. VII	24. VII	7. VIII	21. VIII	4. IX
27. VIII	13. VIII	30. VII	16. VII	2. VII	22.00	Отход Dep.		Приход Arr.	05.00	10. VII	24. VII	7. VIII	21. VIII	4. IX
28. VIII	14. VIII	31. VII	17. VII	3. VII	12.00	Приход Arr.	Турну-Северин TURNU-SEVERIN	Отход Dep.	10.00	9. VII	23. VII	6. VIII	20. VIII	3. IX
28. VIII	14. VIII	31. VII	17. VII	3. VII	13.00	Отход Dep.		Приход Arr.	08.00	9. VII	23. VII	6. VIII	20. VIII	3. IX
28. VIII	14. VIII	31. VII	17. VII	3. VII	20.30	Приход Arr.	Лом LOM	Отход Dep.	21.30	8. VII	22. VII	5. VIII	19. VIII	2. IX
28. VIII	14. VIII	31. VII	17. VII	3. VII	21.30	Отход Dep.		Приход Arr.	20.30	8. VII	22. VII	5. VIII	19. VIII	2. IX
29. VIII	15. VIII	1. VIII	18. VII	4. VII	07.30	Приход Arr.	Русе RUSE	Отход Dep.	08.00	8. VII	22. VII	5. VIII	19. VIII	2. IX
29. VIII	15. VIII	1. VIII	18. VII	4. VII	09.30	Отход Dep.		Приход Arr.	07.00	8. VII	22. VII	5. VIII	19. VIII	2. IX
29. VIII	15. VIII	1. VIII	18. VII	4. VII	10.00	Приход Arr.	Джурджу DJURDJU	Отход Dep.	06.30	8. VII	22. VII	5. VIII	19. VIII	2. IX
29. VIII	15. VIII	1. VIII	18. VII	4. VII	11.00	Отход Dep.		Приход Arr.	06.00	8. VII	22. VII	5. VIII	19. VIII	2. IX
30. VIII	16. VIII	2. VIII	19. VII	5. VII	02.00	Приход Arr.	Галац GALATS	Отход Dep.	14.00	7. VII	21. VII	4. VIII	18. VIII	1. IX
30. VIII	16. VIII	2. VIII	19. VII	5. VII	03.00	Отход Dep.		Приход Arr.	13.00	7. VII	21. VII	4. VIII	18. VIII	1. IX
30. VIII	16. VIII	2. VIII	19. VII	5. VII	07.00	Приход Arr.	Измаил ISMAIL	Отход Dep.	10.00	7. VII	21. VII	4. VIII	18. VIII	1. IX

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

т/х «ПИОНЕР»

Линия Баку — Пехлеви
(время московское)

m. s. «PIONER»

Baku — Pahlevi Line
(Moscow time)

Порты Ports	Приход Отход Arr. Dep.	Даты и часы прихода и отхода Date and hour of arr. dep. Ежемесячно Monthly			
Баку Baku	Отход Dep.	2 15.00	10 15.00	18 15.00	26 15.00
Пехлеви Pahlevi	Приход Arr.	3 10.00	11 10.00	19 10.00	27 10.00
	Отход Dep.	5 15.00	13 15.00	21 15.00	29 15.00
Баку Baku	Приход Arr.	6 10.00	14 10.00	22 10.00	30 10.00

АДРЕСА ПАРОХОДСТВ

Балтийское государственное морское пароходство.
г. Ленинград, Межевой канал, дом 5.

Дальневосточное государственное морское пароходство.
г. Владивосток, ул. 25 Октября, дом 15.

Черноморское государственное морское пароходство.
г. Одесса, ул. Ласточкина, дом 1.

Советское Дунайское государственное пароходство.
г. Измаил, проспект Суворова, дом 2.

Каспийское государственное морское пароходство.
г. Баку, ул. Джапаридзе, дом 5.

ADDRESSES OF STEAMSHIP LINES

Baltic State Steamship Line,
Mezhevoi Kanal 5, Leningrad, USSR.

Far Eastern State Steamship Line,
25 Oktyabrya st. 15, Vladivostok, USSR.

Black Sea State Steamship Line,
Lastochkina st. 1, Odessa, USSR.

Soviet Danube State Steamship Line,
Prospekt Suvorova 2, Ismail, USSR.

Caspian State Steamship Line,
Djaparidze st. 5, Baku, USSR.

СОДЕРЖАНИЕ
CONTENTS

	Стр. pp.
Рекламный текст Publicity text	1
Т/х «Михаил Калинин». Линия Ленинград — Гавр m. s. «Michail Kalinin». Leningrad — Le Havre Line	2
Т/х «Эстония». Линия Ленинград — Рига — Гавр m. s. «Estonia». Leningrad — Riga — Le Havre Line	6
Т/э «Балтика». Линия Ленинград — Лондон t-el. s. «Baltika». Leningrad — London Line	7
Тарифы на перевозку пассажиров и багажа в заграничном сообщении по международным пассажирским линиям Балтийского пароходства Tariffs for the transportation of passengers and luggage on the international passenger lines of the Baltic State Steamship Line	8
Скидки, предоставляемые пассажирам на линиях Ленинград — Гавр, Ленинград — Лондон Discounts granted to passengers travelling on Leningrad — Le Havre and Leningrad — London Lines	9
Тарифы на перевозку автомашин в заграничном сообщении по международным пассажирским линиям Балтийского пароходства Tariffs for the transportation of motor cars on the international passenger lines of the Baltic State Steamship Line	10
Т/х «Григорий Орджоникидзе». Линия Находка — Иокогама m. s. «Grigori Ordjonikidze». Nakhodka — Yokohama Line	11
Тарифы на перевозку пассажиров и багажа на линии Находка — Иокогама Passenger and luggage tariffs on the line Nakhodka — Yokohama	11
Т/х «Феликс Дзержинский». Линия Одесса — Бейрут — Сочи m. s. «Felix Dzerjinsky». Odessa — Beyrouth — Sochi Line	12
Т/х «Литва». Линия Одесса — Марсель — Сочи m. s. «Litva». Odessa — Marseilles — Sochi Line	16
Тарифы на проезд пассажиров и провоз багажа на линиях Одесса — Бейрут — Сочи, Одесса — Марсель — Сочи Passenger and luggage tariffs on the lines: Odessa — Beyrouth — Sochi, Odessa — Marseilles — Sochi	18
Скидки, предоставляемые пассажирам на линиях Одесса — Марсель — Сочи, Одесса — Бейрут — Сочи Discounts allowed passengers travelling on the Odessa — Marseilles — Sochi Line, and the Odessa — Beyrouth — Sochi Line	20
Тарифы на перевозку автомашин, мотоциклов и велосипедов на линиях Одесса — Бейрут — Сочи, Одесса — Марсель — Сочи Tariffs for the transportation of motor cars, motor cycles and bicycles on the lines Odessa — Beyrouth — Sochi, Odessa — Marseilles — Sochi	21
Т/х «Амур». Линия Измаил — Вена m. s. «Amur». Ismail — Vienna Line	23
Т/х «Пионер». Линия Баку — Пехлеви m. s. «Pioner». Baku — Pahlevi Line	24
Адреса пароходств Addresses of Steamship Lines	24

Т 02532 от 27.11 1962 г. Тираж 33000 экз. Изд. № Р — 2632 Заказ № 3250

Типография. Москва, пр. Сапунова, 2

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СУДОСТРОЕНИЕ

ВЫСТАВКА ДОСТИЖЕНИЙ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

#2

ТАНКЕР

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 25000 ТОНН

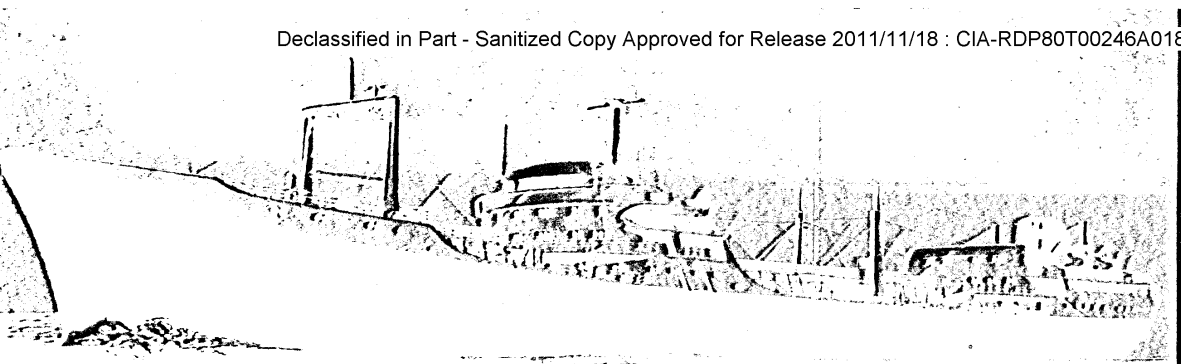
СУДПРОМГИЗ

Подписано к печати 22/V 1959 г. Типография № 3 им. Ивана Федорова УПП ЛСНХ. Зак. 179

Return

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



ТАНКЕР

Танкер одновинтовой однопалубный неограниченного района плавания предназначен для перевозки бензина и других нефтепродуктов.

Корпус судна цельносварной из стали повышенного сопротивления с ледовыми подкреплениями для плавания в битом льду, с гофрированными переборками.

Машинная установка паротурбинная на высоких параметрах пара (давление 45 *атм*, температура 470° С).

Ток переменный напряжением 380 *в*.

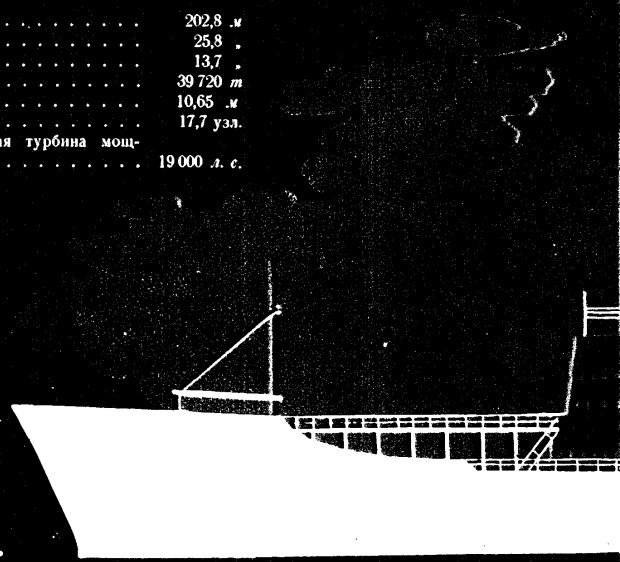
Грузовое насосное отделение расположено в корме и оборудовано тремя центробежными грузовыми турбонасосами производительностью по 750 *м³/час* и тремя электропоршневыми зачистными насосами производительностью по 150 *м³/час*.

Имеются углекислотная, воздушнопенная, паровая и водораспылительная противопожарные системы, а также системы пожарной сигнализации.

Команда размещена в одноместных и двухместных каютах с кондиционированием воздуха, холодной и горячей водой и другими удобствами.

ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ СУДНА

Длина (наибольшая)	202,8 *м*
Ширина (наибольшая)	25,8 „
Высота борта на миделе	13,7 „
Водоизмещение полное	39 720 *т*
Осадка в полном грузу	10,65 *м*
Скорость хода	17,7 узл.
Машинная установка — паровая турбина мощностью	19 000 *л. с.*



ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ 25000 Т.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

#8

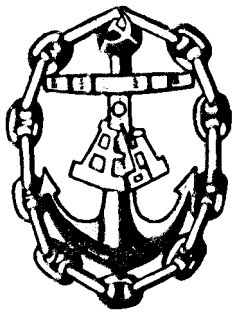
Морской флот СССР

STAT

STAT

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8



STAT

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

К 10

УСТАНОВКА ГЛАВНЫХ ЦЕНТРУЕМЫХ МЕХАНИЗМОВ НА ПЛАСТМАССЕ

ФМВ

СОВЕТ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА ЛЕНИНГРАДСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО АДМИНИСТРАТИВНОГО РАЙОНА

3-я Лен. офс. II-62

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

В настоящее время для установки центруемых главных и вспомогательных механизмов и судового оборудования опорные поверхности судовых фундаментов обрабатываются переносными фрезерными станками с доводкой вручную или пневматическими машинками. При этом выполняется развал полок фундамента в наружные стороны для возможности заводки стальных клиньев, сферических или регулируемых прокладок.

В некоторых случаях обработка опорных поверхностей фундаментов производится в одну общую плоскость с очень жесткими допусками на отклонение от плоскостности.

Обработка опорных поверхностей судовых фундаментов, изготовление по снятым размерам клиньев или прокладок и их пригонка по месту являются трудоемкими операциями, требующими высокой квалификации рабочих, и составляют 30—40% общей трудоемкости установки механизма.

Для того чтобы избежать этих операций и чтобы не применять дорогостоящих переносных фрезерных станков и других средств механизации при установке центруемых механизмов, разработана пластмасса на основе эпоксидной смолы ЭД-5, получившая название пластмассы ФМВ (формуемая, малоусадочная, волокнистая). Разработан также способ монтажа центруемых механизмов с использованием этой пластмассы в качестве прокладочного материала.

Для приготовления пластмассы ФМВ применяются следующие компоненты:

1) эпоксидная смола марки ЭД-5 ТУ 33029-59,

2) отвердитель — полиэтиленполиамин ВТУ П-10-57:

стекловолокно бесщелочное, однонаправленное ТУ 755-52, диаметр волокна до 13 *мк*, длина волокна 20—30 *мм*, влажность 0—0,5%,

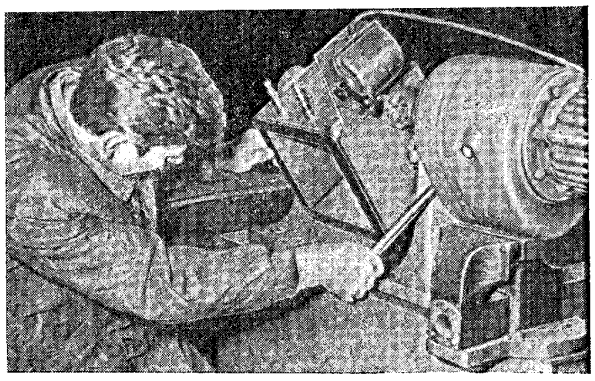
асбестовое волокно, трепанное, марки Ж-3-37 ТУ ШАУ41-54, влажность 1—0,99%.

В качестве добавок для сохранения композиции в эластичном состоянии используется дибутилфталат ГОСТ 2102-51.

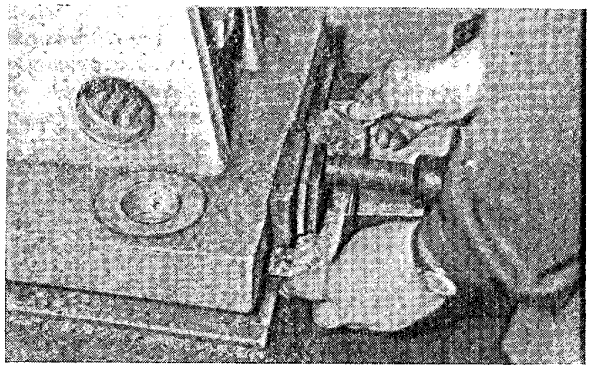
Для механизированного приготовления пластмассы ФМВ использован смеситель периодического действия конструкции УКРНИИХиммаш.

МОНТАЖ ГЛАВНЫХ МЕХАНИЗМОВ, УСТАНАВЛИВАЕМЫХ НА ПРОКЛАДКАХ ИЗ ПЛАСТМАССЫ ФМВ

Технологическая последовательность монтажа главных механизмов, устанавливаемых на прокладках из пластмассы ФМВ, следующая.



Установка главных центруемых механизмов



Заводка форм с малоусадочной пластмассой под лапу механизма

1. Погрузка главного механизма на необработанный судовой фундамент и центровка его по координатам или к установленному ранее другому механизму или валопроводу.

При наличии жестких допусков на расцентровку механизм центрируется с учетом смещения вверх относительно установленного механизма на величину линейной усадки пластмассы, которая составляет 0,02—0,04 *мм* на каждые 10 *мм* толщины прокладки.

2. Приготовление пластмассы и формование прокладок в специальных разъемных формах, изготовленных из полосового железа толщиной 3—4 *мм*.

Высота формы берется в зависимости от расстояния между опорной поверхностью фундамента и опорной лапой механизма минус 3—7 *мм*.

Заполнение формы в раздвинутом положении пластмассой производится вручную, после чего форма заводится между лапой механизма и полкой фундамента на свое штатное место и обжимается специальной струбциной до плотного прилегания пластмассы к фундаменту и лапе механизма.

3. Крепление главного механизма к судовому фундаменту крепежными болтами.

После отверждения пластмассы (24 часа при температуре воздуха в машинном отделении не ниже 10° С) через отверстия в лапах механизма сверлятся отверстия в прокладках и фундаменте и производится крепление механизма и проверка его установки.

На Адмиралтейском заводе при участии ЦНИИТС впервые в 1958 году на танкере «Егорьевск» была произведена опытная установка одного главного двигателя 8ДР 43/61 на пластмассе ФМВ и после полуторагодовой эксплуатации судна дефектов в креплении двигателя не обнаружено.

В настоящее время завод приступил к широкому внедрению установки главных механизмов на пластмассе ФМВ и смонтировал главные гребные электродвигатели на четырех судах портового ледокола водоизмещением 2,7 тыс. *т* и два главных двигателя на плавучем рыбоконсервном заводе водоизмещением 15 тыс. *т*.

Внедрение пластмассы ФМВ позволило заводу снизить трудоемкость по установке главных механизмов на 30—40% и отказаться от приобретения дорогостоящих переносных фрезерных станков, необходимых ранее для обработки опорных поверхностей судовых фундаментов.

Изд. № 123. Тир. 2000. Подп. к печ. 24/V 1962 г. Бесплатно.
М-00342 Тип. № 8 УПП ЛСНХ. Зак. 338.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ К XXII СЪЕЗДУ ПАРТИИ

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Коммунистическая партия уверенно ведет советский корабль к желанным берегам коммунизма. Безграничная любовь и доверие народа к своей родной партии проявляются в широко развернувшемся соревновании в честь XXII съезда КПСС. Вместе со всем советским народом работники морского транспорта отдают свои силы, всю энергию борьбе за досрочное выполнение семилетки.

Пусть день ото дня множатся ряды участников движения экипажей и ударников коммунистического труда! Пусть ярче разгорается на судах, в портах, на заводах и во всех других предприятиях морского транспорта пламя социалистического соревнования за высокую производительность труда, за комплексную механизацию и автоматизацию. Лучше используем производственные мощности и имеющиеся резервы морского транспорта! На борьбу против консерватизма и застоя! Будем экономить в большом и малом, помня, что из граммов складываются тонны, из копеек и рублей — миллионы!

Еще теснее ряды вокруг испытанного вождя и организатора всех наших побед — ленинской партии!

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

На основе крутого подъема народного хозяйства СССР

«Наша великая Родина находится в полном расцвете своих творческих сил, твердой поступью уверенно движется вперед по пути к коммунизму».

Н. С. Хрущев.

* Коммунистическая партия, весь советский народ готовится к предстоящему XXII съезду КПСС. Эта подготовка находит свое конкретное выражение прежде всего в славных и доблестных трудовых делах, в могучем подъеме всенародного социалистического соревнования, в успехах по созданию материально-технической базы коммунизма.

* За первые два года семилетки валовая продукция промышленности увеличилась на 22,1 процента вместо 17 процентов по семилетнему плану. Работники социалистической промышленности выполнили с превышением план первого полугодия 1961 года.

* Уверенно идет в гору сельское хозяйство. За последние пять лет ежегодное производство товарного хлеба в стране возросло в среднем на миллиард пудов; почти в 2,5 раза увеличились закупки молока, в два с лишним раза — закупки мяса.

* В течение двух первых лет семилетки введено в действие более 2 тысяч новых крупных предприятий. Государственные капитальные вложения достигли в 1960 году 30,5 миллиарда рублей.

* На основе технического прогресса, внедрения автоматизации и улучшения организации производства значительно повысились качественные показатели в народном хозяйстве.

* Неуклонно повышается благосостояние народа. Увеличились реальные доходы рабочих, служащих и колхозников. В 1961 году во всех отраслях народного хозяйства завершен перевод рабочих и служащих на 7- и 6-часовой рабочий день. За 1959—1960 годы построено и введено в эксплуатацию около 170 миллионов квадратных метров жилой площади.

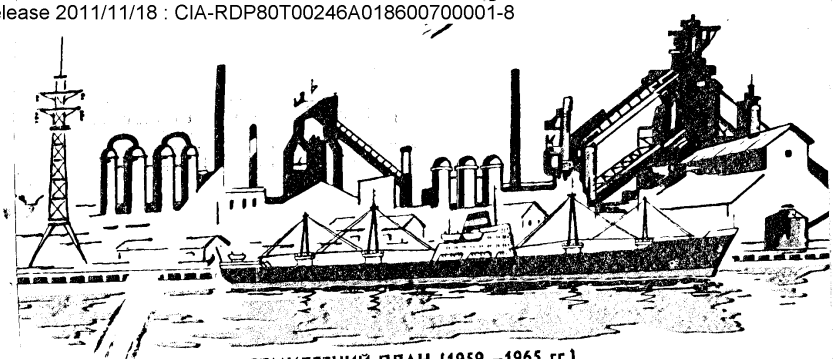
* Выполнение семилетнего плана надежно обеспечивалось хорошей работой транспорта СССР. За два года семилетки грузооборот всех видов транспорта увеличился на 17 процентов вместо 12 по контрольным цифрам.

* Морской транспорт вместе со всем народным хозяйством Советского Союза шел по пути подъема и непрерывного совершенствования. Грузооборот морского флота за 1959—1960 годы возрос на 24 процента вместо 17 процентов по семилетнему плану. За 1959—1961 годы внешнеторговые перевозки морем на советских и иностранных судах увеличиваются в 2 раза.

* Пополнение флота за 1959—1961 годы в сравнении с 1956—1958 годами выше в два раза.

* За послевоенные годы наша страна создала свой, построенный на отечественных судостроительных заводах, наливной флот внешнего плавания.

* Отечественная промышленность оказывает огромную помощь морскому транспорту в деле технического прогресса, в развитии автоматизации и широком внедрении комплексной механизации.



СЕМИЛЕТНИЙ ПЛАН (1959—1965 гг.)

	Прирост к 1958 г.
Продукция промышленности	+80%
„ сельского хозяйства	+70—80%
Внешняя торговля	+100%
Грузооборот морского транспорта	+122%

Рост грузооборота железнодорожного, морского и речного транспорта за семилетку (в процентах к 1958 году)

РОСТ ГРУЗООБОРОТА В 1965 ГОДУ ПО СРАВНЕНИЮ С 1953 ГОДОМ

Весь транспорт СССР	268%
В том числе морской транспорт	488%

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЕЕ И ЭКОНОМИЧНЕЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И РЕЧНОГО

	Морской	Речной	Железнодорожный
	(в процентах к показателям морского)		
Производительность труда на перевозках	100	31	31
Себестоимость перевозок	100	138	144
Скорость пробега груза в км в сутки	100	17	89

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Главные задачи, предусмотренные решениями XXI съезда партии

«Грузооборот морского транспорта увеличить за семилетие примерно в 2 раза, при этом значительно повысить участие отечественного флота в перевозках экспортно-импортных грузов.

Реконструкция морского торгового флота намечается по линии оснащения его новыми быстроходными судами. Общий тоннаж морского флота увеличится за семилетие примерно в 2 раза. Пропускная способность морских портов увеличится на 60—70 процентов, к концу семилетия комплексная механизация погрузочно-разгрузочных работ в портах будет доведена до 75 процентов их общего объема».

(Из резолюции XXI съезда КПСС).

* От малотоннажного, в значительной части парусного, морского торгового флота дореволюционной России к современным океанским судам с большими скоростями и грузоподъемностью — таков путь морского транспорта СССР.

* При общем росте тоннажа за семилетие примерно в 2 раза тоннаж сухогрузного флота увеличится в 2,2 раза, а нефтеналивного — в 1,8 раза.

* В результате пополнения флота новыми современными судами техническое состояние флота значительно изменится: на 1 января 1958 года в составе транспортного флота имелось 49 процентов судов с паровыми поршневыми машинами, в том числе на угольном отоплении 33 процента, а к концу 1965 года судов с поршневыми машинами останется всего около 12 процентов, из которых на угольном отоплении не более 3—5 процентов.

* Главный качественный показатель — производительность работы морского транспортного флота — за годы семилетки повысится по сухогрузному тоннажу на 32 и по нефтеналивному — на 20 процентов, а по сравнению с 1953 годом соответственно на 64 и 73 процента.

* Объем грузовых работ (по сухогрузам), выполняемых средствами портов Министерства морского флота, увеличится к 1965 году по сравнению с 1958 годом примерно в 1,5 раза.

* Ускорение обработки судов — важнейшая задача портов; валовая норма грузовых работ в советских портах по сухогрузам должна быть увеличена в 1965 году против 1958 года на 66%.

* Объем валовой продукции судоремонтных предприятий увеличится в 1965 году по сравнению с 1958 годом на 51 процент, в том числе по судоремонту на 75 процентов.

* За семилетний период средняя продолжительность стоянок судов в ремонте должна быть снижена по танкерному флоту до 15—17 процентов и по сухогрузному флоту — до 19—20 процентов календарного периода.

* Семилетним планом предусматривается рост производительности труда по сравнению с 1958 годом на перевозках на 38 процентов, на погрузочно-разгрузочных работах — на 34 процента и в промышленности — на 37 процентов.

* Капиталовложения в морской флот за 1959—1965 годы увеличатся по сравнению с предыдущим семилетием примерно в 2,2 раза, в том числе на приобретение флота — в 2,5 раза, на береговое строительство — в 1,6 раза.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

С опережением семилетки

«Семилетку мы начали хорошо, товарищи. Выполняются и перевыполняются производственные планы, растут накопления в народном хозяйстве, повышается производительность труда. Великая воля народа, его самоотверженный труд, социалистическое соревнование миллионов — верный залог успешного выполнения и перевыполнения семилетнего плана...».

Н. С. Хрущев.

* Советские моряки успешно претворяют в жизнь план развития морского транспорта на 1959—1965 годы, поставив перед собой задачу досрочно достигнуть намеченного на семилетие уровня.

* Темпы роста морского грузооборота за 1959, 1960 годы и первое полугодие 1961 года обеспечивают его рост в 1961 году на 49 процентов по сравнению с 1958 годом. Это на 20 процентов выше контрольных цифр третьего года семилетнего плана. В результате морской грузооборот в 1961 году возрастет до уровня, предусмотренного контрольными цифрами на 1962 год.

* В 1961 году грузооборот в заграничном плавании увеличится на 70 процентов (по сравнению с 1958 годом), что на 17 процентов превысит контрольные цифры на этот год. В результате морской грузооборот в заграничном плавании в 1961 году превысит уровень, намеченный на 1962 год.

* Удельный вес грузооборота в заграничном плавании составит 79 процентов от общего грузооборота морского транспорта в тонна-милях.

* Повышаются качественные показатели работы флота. Производительность сухогрузного флота увеличилась в 1960 году по сравнению с 1958 годом на 9 процентов и нефтеналивного флота на 13 процентов.

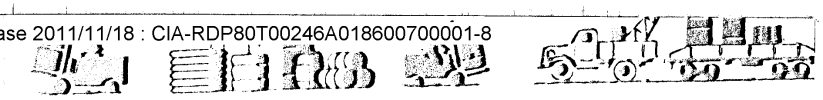
* Чистая валютная выручка от перевозок в заграничном плавании в 1961 году увеличится в сравнении с 1958 годом на 64 процента против 49 процентов, предусмотренных контрольными цифрами.

* Себестоимость морских перевозок в 1960 году по сравнению с 1958 годом снизилась на 8,6 процента.

* Работа портов за первое полугодие 1961 года обеспечивает доведение объема погрузочно-разгрузочных работ в 1961 году до 82 миллионов тонн, что на 5 процентов выше предусмотренного семилеткой на 1962 год.

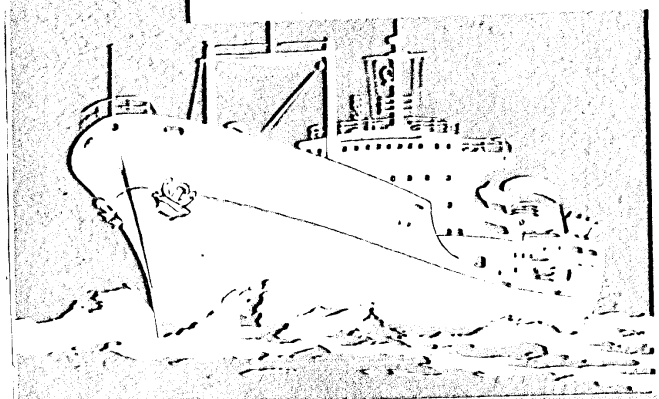
* Промышленными предприятиями Министерства морского флота план по валовой продукции за первые два года семилетки перевыполнен на 9 процентов. В 1960 году они превысили объем валовой продукции, предусмотренный семилеткой на 1961 год.

* Наши успехи в борьбе за досрочное выполнение семилетнего плана достигнуты благодаря тому, что строительство коммунизма стало родным делом всего народа. Выполнение обязательств, взятых в соревновании в честь XXII съезда КПСС, находится в центре внимания работников морского транспорта — от капитана до матроса. Соревнование в честь съезда, в первых рядах которого идут ударники коммунистического труда, призвано помочь преодолению имеющихся еще недостатков, подтянуть отстающие участки, выявить и привести в действие все резервы, которые у нас есть.



ТЕМПЫ ПРИРОСТА

	По семилетнему плану (в 1960 г. в процентах к 1958 г.)	Фактически достигнуто
Грузооборот во всех видах плавания	17	24
в том числе в загранплавании	25	30
Погрузочно-разгрузочные работы в портах	6	18
Валовая продукция промышленных предприятий	7	16



В 1961 году будет превышен уровень, предусмотренный контрольными цифрами семилетнего плана на 1962 год

В ПРОЦЕНТАХ К 1958 г.

	По контрольным цифрам семилетнего плана на 1962 г.	Ожидаемое выполнение в 1961 г.
Грузооборот во всех видах плавания	48	49
в том числе в загранплавании	65	70
Погрузочно-разгрузочные работы	17	22
Валовая продукция промышленных предприятий	22	22

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Первостепенная роль принадлежит кадрам

«Съезд считает, что в осуществлении семилетнего плана первостепенная роль принадлежит кадрам партии и государства. Надо улучшать дело расстановки и воспитания кадров, выдвигая на руководящую работу людей подготовленных, принципиальных, обладающих чувством нового, которые отдавали бы все силы и знания на благо народа, вносили бы в работу большевистскую страстность, были бы непримиримы к недостаткам».

(Из резолюции XXI съезда КПСС)

* Важную роль в подъеме морского транспорта, в улучшении его работы, в борьбе за семилетку играют инженерно-технические кадры.

* Число специалистов на 1000 человек работающих увеличилось с 94 в 1954 году до 142 человек в 1960 году, в том числе: с высшим образованием с 41 до 58 человек, со средним специальным образованием с 53 до 84 человек.

* В настоящее время каждый седьмой работающий на морском транспорте — специалист с высшим или средним специальным образованием. Этого нет ни в одной капиталистической стране.

* Количество специалистов с высшим образованием на морском транспорте к 1965 году по сравнению с наличием на 1 января 1960 года должно возрасти на 49% и со средним — на 51%.

* Особое внимание уделяется подготовке специалистов без отрыва от производства, количество которых в 1960 году увеличилось в сравнении с 1953 годом по высшим учебным заведениям более чем в 5,5 раз и по средним учебным заведениям в 12 раз.

* Высококвалифицированных специалистов готовят специальные высшие и средние учебные заведения Министерства морского флота, находящиеся в Одессе, Херсоне, Владивостоке, Холмске, Ленинграде, Баку, Астрахани, Риге, Таллине и других городах.

* В высших учебных заведениях ММФ обучается около 25 тысяч человек. За годы советской власти учебные заведения дали флоту более 40 тысяч специалистов с высшим и средним образованием.

* Многие молодые специалисты выдвинуты на ответственные инженерные и командные должности. Успешно осуществляются указания партии о сочетании молодых кадров со старыми кадрами. Теперь не редкость наряду с бывалыми, старыми работниками, встретить на флоте капитанов и старших механиков в возрасте 30 лет.

* За 1959—1965 годы на курсах повышения квалификации будут подготовлены 230 тысяч человек.

* Моряки, совершающие рейсы за границу, являются передовым отрядом советских людей, представляющих нашу Родину за рубежом. По их умению работать, морально-политическому и культурному облику многие тысячи иностранных граждан судят о всех моряках Советского Союза. Они высоко держат знамя советского транспортного флота.

* На морском транспорте работают 7 Героев Советского Союза, 33 Героя Социалистического Труда. За достигнутые успехи в развитии морского транспорта 16 495 человек награждены орденами и медалями Советского Союза.

В 1960 году количество учащихся в высших и средних учебных заведениях Министерства морского флота увеличилось в сравнении с 1953 годом на

20,5 процента.

Количество учащихся без отрыва от производства в 1960 году возросло по сравнению с 1953 годом:

по вузам — в **5,8 раза,**

по средним учебным заведениям — в **11,7 раза.**

Более 60 процентов учащихся, принятых морскими учебными заведениями в 1960 году, имели производственный стаж свыше двух лет.

УВЕЛИЧЕНИЕ ЧИСЛА ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ КАДРОВ

1960 г. в процентах к 1954 году

Всего работающих на морском транспорте	124
Специалистов с высшим образованием	168
Специалистов со средним образованием	183

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

К НОВЫМ СЛАВНЫМ ПОДВИГАМ В ТРУДЕ!

«К новым славным подвигам в труде зовет Коммунистическая партия, партия великого Ленина! Героическим трудом воздвигнем величественное здание коммунизма! Подвиги героев и героинь семилетки, самоотверженный труд людей нашего времени никогда не забудет наш народ, ими будут гордиться грядущие поколения, будут гордиться люди коммунистического общества, будет гордиться все передовое человечество».

(Из обращения июньского Пленума ЦК КПСС 1959 года ко всем трудящимся Советского Союза).

* Инициатором соревнования за звание ударников и коллективов коммунистического труда на морском транспорте является экипаж дизель-электрохода «Индигирка» Мурманского пароходства. По его почину в 1960 и 1961 годах в соревнование включилось более 700 экипажей судов, 2500 бригад, большое количество смен и вахт — всего около 40 тысяч человек. Экипажам 103 морских судов, 800 бригадам, 5500 морякам уже присвоено почетное звание коллективов и ударников коммунистического труда. Они идут в первых рядах борцов за досрочное выполнение семилетнего плана.

* Экипаж коммунистического труда — коллектив теплохода «Балтийск» — первым на Балтике включился в социалистическое соревнование за достойную встречу XXII съезда КПСС и принял обязательство выполнить план перевозок 1961 года ко Дню Конституции СССР, содержать судно и его механизмы в хорошем техническом состоянии, выполнять часть судоремонтных работ силами экипажа.

* Призыв экипажа теплохода «Балтийск» нашел широкий отклик среди всех работников морского транспорта.

* В Одесском порту экипаж коммунистического труда портального крана, возглавляемый бригадиром Н. Ф. Бондаренко, досрочно обрабатывает суда и вагоны, работает в счет 1962 года.

* Экипаж коммунистического труда парохода «Дмитрий Пожарский» Черноморского пароходства за первый квартал 1961 года выполнил план по перевозкам экспортно-импортных грузов на 112 процентов.

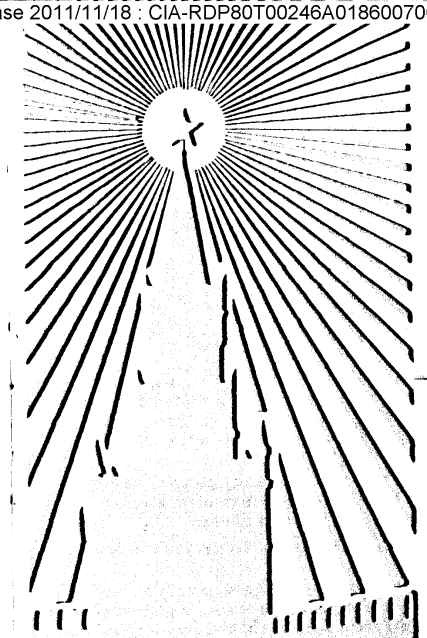
* Бригадир грузчиков Владивостокского порта В. Бокиевец, следуя примеру В. Гагановой, возглавил отстававшую бригаду и вывел ее в число передовых.

* Экипаж коммунистического труда танкера «Алеша Джапаридзе» добился сверхплановых доходов судна, которые превышают расходы, связанные с сокращением рабочего дня и повышением должностных окладов моряков на танкере.

* Молодые моряки, портовики и судоремонтники Дальневосточного бассейна внесли в комсомольскую копилку более 18 миллионов рублей.

* Следуя патриотическому призыву В. Гагановой, 82 лучших производственника морского транспорта перешли в отстающие коллективы.

* В 1960 году в числе моряков-рационализаторов находилось 13 825 человек. Количество рационализаторов увеличилось в сравнении с 1955 годом более, чем в 2 раза. Сумма экономии от внедрения рационализаторских предложений составила 6,2 миллиона рублей и увеличилась в сравнении с 1958 годом на 41 процент.



ЗА ЗВАНИЕ КОММУНИСТИЧЕСКИХ БОРЮТСЯ ЭКИПАЖИ 700 СУДОВ И 2500 БРИГАД; ЗА ЗВАНИЕ УДАРНИКОВ КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА — 40 000 МОРЯКОВ.

ПРИСВОЕНО ЗВАНИЕ КОММУНИСТИЧЕСКИХ 103 ЭКИПАЖАМ И 800 БРИГАДАМ; 5500 МОРЯКАМ ПРИСВОЕНО ЗВАНИЕ УДАРНИКОВ КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

Капитан Николай Михайлович Мышов возглавляет экипаж коммунистического труда теплохода «Яков Свердлов» Дальневосточного пароходства. Соревнуясь с портовиками, экипаж судна систематически перевыполняет установленные планы перевозок. В 1959 году теплоходом «Яков Свердлов» сделано три рейса сверх плана. В 1960 году теплоход дал 428 тыс. руб. сверхплановой прибыли, его коллектив завоевал первое место во всесоюзном социалистическом соревновании. Н. М. Мышов награжден орденом «Знак Почета».

Старший механик парохода «Черногорск» Азовского управления Черноморского пароходства Константин Антонович Печинский — выдающийся рационализатор. Он вместе с машинной командой реализовал ряд рационализаторских предложений по увеличению мощности силовой установки судна. К. А. Печинский применил фосфатный метод обработки воды, что позволило увеличить срок между котлочистками на 20—25 процентов. На основе рационализаторских предложений был увеличен эксплуатационный период работы судна и завершен навигационный план 1960 года на два месяца раньше. К. А. Печинскому в 1960 году присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Бригадир грузчиков Одесского торгового порта Багаден Аветисович Саакян вместе с товарищами разработал ряд новых технологических приемов перегрузочных работ и грузозахватных приспособлений. Все члены бригады, систематически повышая производственную квалификацию, стали высококвалифицированными механизаторами. Комплексные нормы бригадой перевыполняются на 130—140 процентов.

Капитан парохода «Дмитрий Пожарский» Черноморского пароходства Руслан Иванович Евграшкин умело мобилизует творческие усилия экипажа на использование резервов. Экипаж «Дмитрия Пожарского» в 1960 году дал Родине 578 тысяч рублей сверхплановой прибыли. В 1960 году Р. И. Евграшкин удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морские пути — дороги мира и дружбы народов

«Важную роль в смягчении международной напряженности и укреплении взаимного доверия могло бы сыграть широкое **развитие мировой торговли...** Экономическая программа мирного строительства в СССР на 1959—1965 годы открывает широкие перспективы развития внешней торговли Советского Союза со всеми странами. Мы можем увеличить объем внешней торговли по крайней мере вдвое».

Н. С. Хрущев.

* В настоящее время СССР ведет торговлю с 76 капиталистическими странами. В 1961 году Советский Союз участвует в строительстве более 380 промышленных предприятий, сооружаемых в странах социалистического лагеря, а также в слаборазвитых странах, недавно вставших на путь самостоятельного развития своей экономики.

* Объем внешней торговли в СССР вырос в 1960 году по сравнению с довоенным 1938 годом в 9,3 раза. Оборот внешней торговли в прошлом году составил 10,1 миллиарда рублей в мировых ценах.

* За два года семилетки внешний торговый оборот СССР увеличился на 30 процентов.

* Решается задача, поставленная XXI съездом перед морским транспортом: значительно повысить участие отечественного флота в перевозках экспортно-импортных грузов. Над всеми морями и океанами реют мирные флаги нашей родины. В 1961 году в сравнении с 1958 годом перевозки в заграничном плавании возрастают по тоннам на 39 процентов и по грузообороту в тонна-милях — на 70 процентов.

* В 31 раз в 1960 году по сравнению с 1950 годом возросли внешнеторговые перевозки на советских судах между СССР и слаборазвитыми странами, а с капиталистическими странами (в первую очередь с Англией, Голландией, Грецией, Италией, Норвегией, Францией, ФРГ, Японией, Швецией и др.) в 15,6 раза.

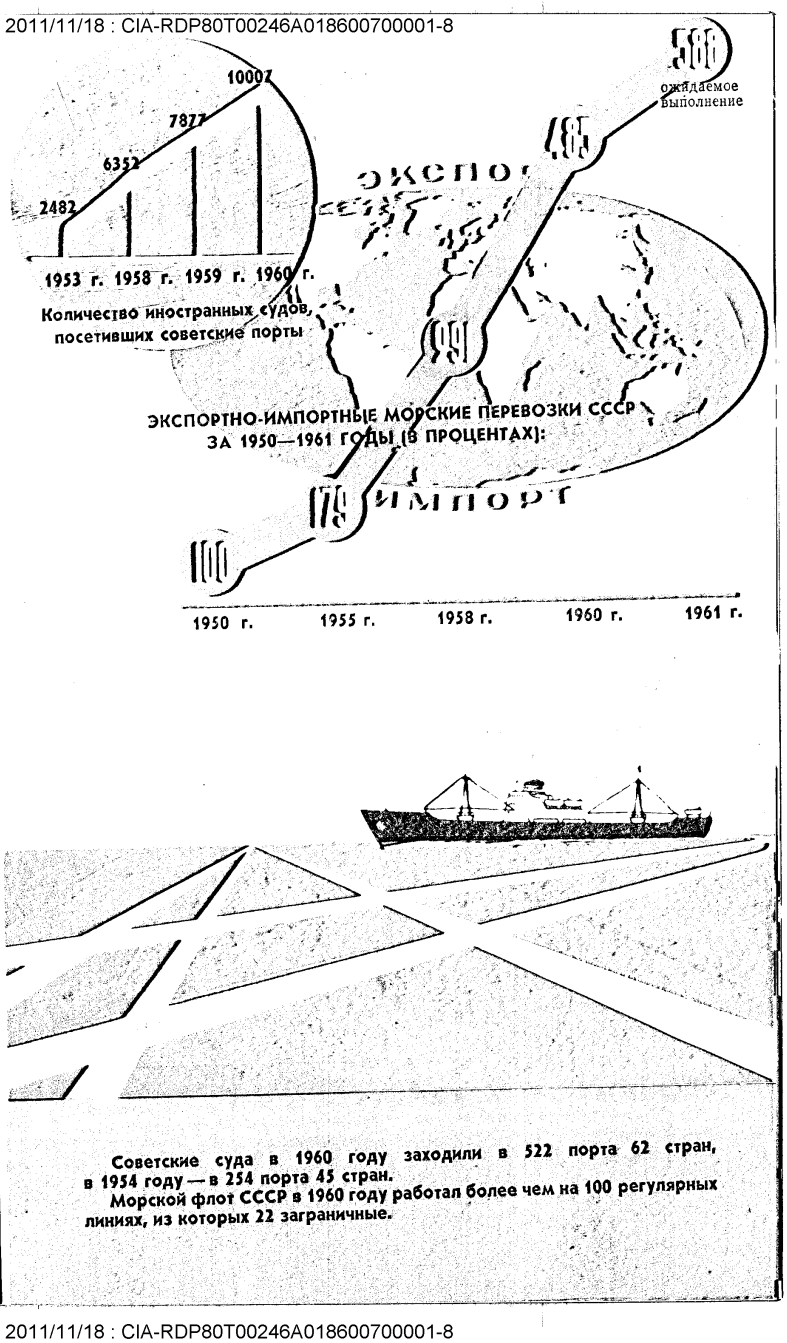
* Возникли новые направления морских перевозок из Советского Союза в Гану, Гвинею, Марокко, Судан, Коста-Рику. В 21 раз возросли за 1958—1960 годы перевозки грузов между СССР и Кубой.

* Советские суда в содружестве с молодым транспортным флотом Индии перевезли свыше 500 тысяч тонн различных материалов и оборудования для строительства Бхилайского металлургического комбината.

* Много грузов идет в ОАР для воздвигаемой там высотной Ассуанской плотины, в Бирму, Индонезию, на Цейлон, во Вьетнам, Эфиопию. Советские суда — частые гости в странах Латинской Америки.

* В апреле 1961 года вступил в эксплуатацию порт Ахмеди в Йемене, сооруженный при содействии Советского Союза. Советские специалисты, работая в исключительно тяжелых климатических условиях, обеспечили строительство порта в сжатые сроки.

* На ряде международных направлений организованы постоянные судоходные линии, которые способствуют установлению более тесного контакта между народами СССР и других стран. В 1960 году советские порты посетили свыше 10 000 иностранных судов. Порты СССР посещают суда более чем 40 иностранных государств.



Советские суда в 1960 году заходили в 522 порта 62 стран, в 1954 году — в 254 порта 45 стран.

Морской флот СССР в 1960 году работал более чем на 100 регулярных линиях, из которых 22 заграничные.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Пассажирские перевозки и туризм

«Работники транспорта должны... повышать скорости и безопасность движения поездов, судов и автомобилей, улучшать культуру обслуживания пассажиров...».

(Из постановления июльского Пленума ЦК КПСС 1960 года).

* В 1960 году было перевезено на 20 процентов пассажиров больше, чем в 1958 году, и в 4,7 раза больше, чем в 1940 году.

* Большое значение имеют пассажирские перевозки в Дальневосточном и Северном бассейнах, где морские суда являются основным видом сообщения между многочисленными пунктами и городами Приморья, Сахалина, Камчатки, Чукотки, Охотского побережья, Белого и Баренцева морей и др.

* Пассажирские перевозки на Дальнем Востоке и Севере обеспечиваются значительным количеством судов, работающих на 38 морских пассажирских линиях.

* Благодаря повышению материального благосостояния советского народа значительно возросли пассажирские перевозки в Черноморском бассейне, где сотни тысяч граждан нашей страны проводят свой отпуск в поездках по морю.

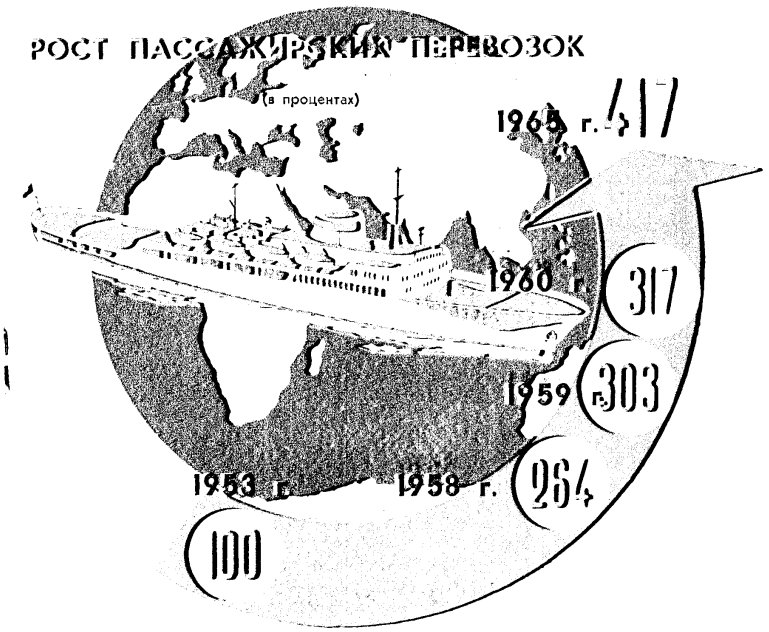
* Из года в год растет значение морского пассажирского флота в развитии культурных связей нашей страны с зарубежными странами. В настоящее время пассажирский флот Министерства морского флота обслуживает регулярные морские заграничные пассажирские линии, связывающие СССР с Англией, Францией, Данией, Швецией, Финляндией, Грецией, Турцией, ОАР, Ливаном, Ираном, Австрией, Польшей, Югославией, Чехословакией, Венгрией, Румынией, Албанией, Болгарией. Ежегодно советские пассажирские суда совершают дальние заграничные рейсы с советскими и иностранными туристами.

* В 1960 году перевозки пассажиров в заграничном плавании увеличились в сравнении с 1958 годом почти в 4 раза, а в сравнении с 1953 годом более чем в 20 раз.

* Семилетним планом предусматривается увеличение морских перевозок пассажиров в сравнении с 1958 годом на 60 процентов. Новые линии свяжут многие прибрежные города и населенные пункты.

* Морской пассажирский флот пополняется комфортабельными пассажирскими судами с повышенными скоростями хода, построенными с учетом новейших достижений современного судостроения.

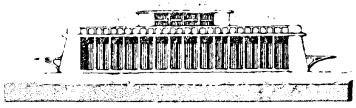
* В ряде морских портов (Владивостоке, Петропавловске-Камчатском, Баку, Мурманске и Батуми) строятся пассажирские вокзалы с большой пропускной способностью и всеми удобствами для пассажиров. Архитектурно-технический совет Ленинграда утвердил проект здания будущего морского вокзала. В районе вокзала возникнут благоустроенные бульвары, новые улицы и площади, жилые дома и гостиницы, будут построены станция метрополитена и вертолетная площадка.



ФАСАДЫ СООРУЖАЕМЫХ МОРСКИХ ВОКЗАЛОВ

Одесский порт

Ленинградский порт


Владивостокский порт

Количество заграничных линий за последние 4 года возросло в пять раз.

В 1961 году пассажирские суда свяжут порты СССР с 22 государствами, 8 круизных судов совершат 35 рейсов, 25 иностранных судов будут заходить в порты СССР.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Развитие портов

* Быстрыми темпами растет грузооборот морских портов. Количество грузов, прибывших в порты СССР и отправленных ими, увеличилось в 1960 году более чем в 2 раза в сравнении с 1953 годом. За два года семилетки грузооборот морских портов СССР увеличился на 17,5 процента.

* Темпы роста грузооборота морских портов СССР значительно выше, чем в капиталистических странах. В ближайшие пять-семь лет грузооборот морских портов по сухогрузам составит 10—12 процентов мирового и порты СССР по объему грузооборота займут второе — третье место в мире.

* Грузооборот многих морских портов Советского Союза в настоящее время превышает 5 миллионов тонн в год.

* В сравнении с 1958 годом грузооборот портов по экспортно-импортным грузам, перевозимым на советских и иностранных судах, увеличился в 1960 году в 1,7 раза, а по сравнению с 1953 годом — в 4,2 раза.

* Из года в год растет оснащенность морских портов современным высокопроизводительным оборудованием.

* Количество портальных и полупортальных кранов увеличилось за первые два года семилетки на 18,5 процента, а в сравнении с 1953 годом — в 1,9 раза. Количество трюмных и специализированных машин для штивки грузов увеличилось в 1960 году по сравнению с 1958 годом на 53 процента, количество автопогрузчиков — на 34 процента.

* За последние два года уровень комплексной механизации портов вырос на 10 процентов и, что особенно важно, преимущественно на генеральных и лесных грузах.

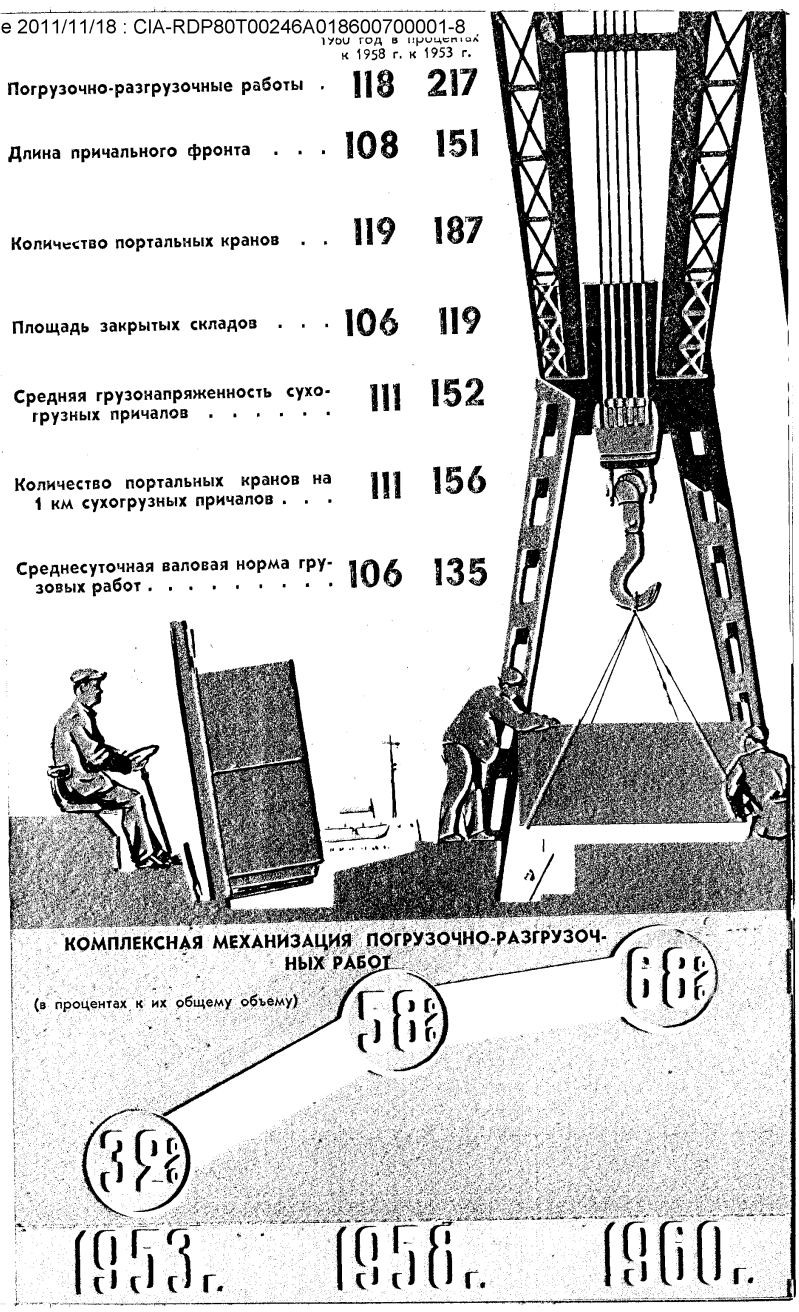
* В 1960 году среднесуточная валовая норма грузовых работ составила 680 тонн на судно в сутки против 504 тонн в 1953 году, т. е. увеличилась на 35 процентов. На 1965 год предусмотрено увеличение валовой нормы грузовых работ до 1060 тонн на судно в сутки. Однако этот показатель может и должен быть превзойден путем улучшения организации перевозок и работы портов и максимального снижения стоянок судов вне грузовых операций.

* В 1961 году войдет в эксплуатацию оснащенная по последнему слову техники паромная переправа между портами Баку — Красноводск. Она соединит железнодорожную сеть Закавказья и Средней Азии. Если железнодорожным составам нужно несколько суток, чтобы попасть из Средней Азии в Закавказье, то на морских паромах они пересекут Каспийское море за 14—15 часов.

* Ведутся большие работы по реконструкции, повышению технической оснащенности и строительству новых морских портов. На Черном море уже четвертый год работает новый порт Ильичевск. Здесь все новое — глубоководные причалы, мощные краны, дороги. Грузооборот порта в 1960 году составил свыше 2 миллионов тонн.

* Общий объем дноуглубительных работ возрастет за семилетие более чем в 9 раз. Основные морские порты, осуществляющие внешнеторговые перевозки, будут иметь глубины, обеспечивающие прием современных крупных судов.

	1960 год в процентах к 1958 г.	1960 год в процентах к 1953 г.
Погрузочно-разгрузочные работы	118	217
Длина причального фронта	108	151
Количество портальных кранов	119	187
Площадь закрытых складов	106	119
Средняя грузонапряженность сухогрузных причалов	111	152
Количество портальных кранов на 1 км сухогрузных причалов	111	156
Среднесуточная валовая норма грузовых работ	106	135



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

На путях технического прогресса

«Одним из важнейших итогов работы по выполнению решений XXI съезда КПСС является ускорение темпов технического прогресса во всех отраслях народного хозяйства».

(Из постановления июльского Пленума ЦК КПСС 1960 года)

* Суда, которыми в настоящее время пополняется морской флот, отличаются высокими скоростями хода. Они снабжены новейшим радионавигационным оборудованием. Таковы суда типа «Ленинский комсомол» для перевозки генеральных грузов.

* Увеличивается число танкеров типа «Пекин» грузоподъемностью 27 тысяч тонн. Уже успешно эксплуатируются танкеры «Мир» и «Дружба» грузоподъемностью по 37 тысяч тонн. На советских судостроительных заводах начато строительство танкеров грузоподъемностью по 40—45 тысяч тонн.

* В 1961 году морской транспорт получает 10 специализированных лесовозов грузоподъемностью по 5 тысяч тонн. Впервые в СССР входят в эксплуатацию суда — лесовозы с газотурбинной установкой.

* На всех вновь строящихся судах найдут широкое применение новая техника, механизация и автоматизация производственных процессов.

* Наряду со значительным пополнением флота новыми судами продолжается модернизация действующего флота.

За три года семилетки на 115 судах паровые котлы переоборудуются с твердого на жидкое топливо, на десятках судов автоматизируется работа котельных установок, устанавливаются механизированные люковые закрытия и т. п.

* Все транспортные суда оборудуются новыми средствами судовождения. В третьем году семилетки суда стали оснащаться автоматическими безконтактными рулевыми устройствами. Матросы освобождаются еще от одного вида физической работы.

* Отечественная промышленность приступила также к оснащению флота малогабаритными однороторными гирокомпасами, новыми судовыми радиопередатчиками. Количество судовых радиостанций к концу 1965 года увеличится в 1,6 раза, радиопередатчиков — в 2,4 раза.

* На флоте найдет широкое применение промышленное телевидение как обычное, так и подводное.

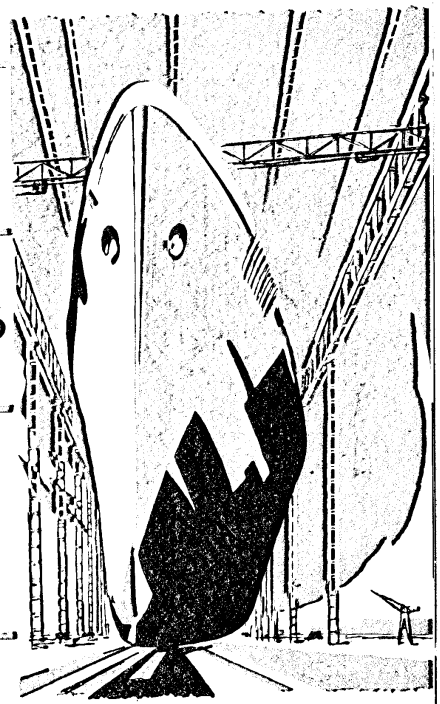
* Новые средства навигации, которые получит в ближайшие годы флот, существенно повлияют на его производительность и дадут возможность к концу семилетия дополнительно перевозить ежегодно около 2 миллионов тонн грузов.

* Применение комплексной механизированной системы очистки танкеров сокращает время очистки до 2 суток по сравнению с 8—14 сутками при ручной зачистке. Для механизации работ по очистке междудонных отсеков и диптанков сухогрузных судов, а также танкеров будут созданы специальные зачистные станции.

* На судоремонтных заводах получают широкое применение автоматическая и полуавтоматическая сварка в среде инертных газов, новые более дешевые материалы. Объем работ с помощью автоматической и полуавтоматической сварки увеличился в 1960 году в два раза по сравнению с 1957 годом.

(в процентах к общей грузоподъемности судов)	1958 г.	1961 г.
Удельный вес пароходов уменьшается	49	34
Удельный вес дизельных судов и турбоходов растет	51	66
Увеличивается грузоподъемность судов, находящихся в эксплуатации до 10 лет	44	61
Уменьшается грузоподъемность судов со сроком эксплуатации свыше 20 лет	37	26

Судоремонтные заводы пополнились технологическим и подъемно-транспортным оборудованием в количестве 1322 единиц; средств малой механизации на судоремонтных работах внедрено 3954 единицы.



На 1 января 1961 года грузоподъемность судов со скоростью 14 узлов и выше возросла против 1958 года в 4,1 раза.

Грузоподъемность судов со скоростью менее 10 узлов за этот же период уменьшилась в 1,2 раза.

Количество перегрузочных машин в портах возросло в 1960 году на 18 процентов по сравнению с 1958 годом.

Количество судовых радиостанций к концу 1965 года увеличится в 1,6 раза, радиопередатчиков — в 2,4 раза, диспетчерских радиотелефонных станций — в 2,7 раза.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Самое главное

«Производительность труда, это, в последнем счете, самое важное, самое главное для победы нового общественного строя».

В. И. Ленин.

* Пополнение морского транспорта новыми современными крупнотоннажными и быстроходными судами и внедрение передовой технологии и комплексной механизации на перегрузочных операциях в морских портах обеспечили значительное повышение производительности труда работников морского транспорта.

* Рост на 24 процента морского грузооборота в 1960 году в сравнении с 1958 годом был достигнут за счет повышения производительности труда плавсостава на 16 процентов и за счет увеличения его численности на 8 процентов.

* За этот же период объем погрузочно-разгрузочных работ в портах увеличился на 18 процентов, из них в результате повышения производительности труда портовых рабочих — на 12 процентов и за счет увеличения их численности на 6 процентов.

* Уровень производительности труда на перевозках в 1960 году на 13 процентов выше предусмотренного контрольными цифрами семилетки и достигает уровня, установленного на 1961 год.

* В 1960 году по сравнению с 1940 годом объем транспортной работы флота увеличился в 5,4 раза, а число людей, занятых на перевозках, только в 2,9 раза. Производительность труда на перевозках за этот же период возросла в 1,9 раза.

* Предусмотренные семилетним планом показатели роста производительности труда на погрузочно-разгрузочных работах значительно перевыполняются портами Министерства морского флота и превысят в 1961 году уровень, предусмотренный семилетним планом на 1962 год.

* Производительность труда на погрузочно-разгрузочных работах в 1960 году была в 2,4 раза выше, чем в 1940 году.

* На судоремонтных предприятиях производительность труда в 1960 году в сравнении с 1958 годом увеличилась на 11 процентов, а против 1955 года на 43 процента.

* Каждый процент повышения производительности труда на морском транспорте позволяет увеличить перевозки грузов на 800 тысяч тонн и грузооборот на 900 миллионов тонна-миль. В морских портах этот процент дает свыше 800 тысяч тонн дополнительно погруженных (выгруженных) грузов.

* Каждый процент повышения производительности труда на перевозках, погрузочно-разгрузочных работах, судоремонтных заводах и строительстве равноценен дополнительному привлечению на морской транспорт около 2 тысяч человек.

* Опыт эксплуатации новых судов показывает, что производительность труда экипажа на них может быть повышена на 40—60 процентов при сокращении времени доставки грузов в 1,5 — 2 раза по сравнению со старыми судами.

* Комплекс технических средств судовождения на судне обеспечивает до 10—12 процентов экономии ходового времени.

РОСТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА 1960

1960 г.
(в процентах к 1958 г.)

В 1960 году в сравнении с 1953 годом производительность труда на перевозках увеличилась в 1,7 раза и на погрузочно-разгрузочных работах в 1,8 раза. Такой рост производительности труда равносилен привлечению на морской транспорт свыше 50 тысяч человек плавсостава и портовых рабочих.

115
НА ПЕРЕВОЗКАХ

112
НА ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТАХ

111
НА ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

1958

2/3 прироста грузооборота и увеличения объема погрузочно-разгрузочных работ, достигнутых в 1959—1960 годах — это результат совершенствования технической оснащенности морского транспорта, повышения квалификации его кадров, развития новых форм социалистического соревнования;

1/3 прироста грузооборота и погрузочно-разгрузочных работ получена за счет увеличения численности плавсостава и портовых рабочих.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Жить стало лучше

«XXI съезд КПСС считает, что в современных условиях, когда достигнуты огромные успехи в развитии промышленности и сельского хозяйства, имеются все условия для того, чтобы в ближайшее время советский народ стал жить еще лучше, с более полным удовлетворением своих материальных и духовных потребностей».

(Из резолюции XXI съезда КПСС)

* Советское государство непрерывно заботится о росте благосостояния моряков.

* В 1960 году в сравнении с 1958 годом средняя заработная плата плавсостава на перевозках увеличилась на 16 процентов, на погрузочно-разгрузочных работах в портах — на 2 процента, на промышленных предприятиях морского транспорта — на 5 процентов.

* Упорядочение заработной платы, проводившееся одновременно с переводом работников морского транспорта на 7- и 6-часовой рабочий день, обеспечило для низкооплачиваемых работников бóльшее повышение заработной платы, чем для других категорий.

* За два года семилетки около 40 тысяч работников флота и берега с помощью государственных и общественных организаций повысили свою квалификацию и овладели техническими знаниями, получив тем самым возможность повышения производительности труда и заработков.

* Годы семилетки — период нового, решительного наступления механизации и автоматики на сохранившиеся еще остатки тяжелого физического труда на флоте. Развивается автоматизация на котельных установках. Машины приходят на зачистку танков и т. д. Улучшаются условия быта на судах, особенно на новых.

* В 1960 году работники морского транспорта получили 207 тысяч квадратных метров благоустроенной жилой площади — на 23 процента больше, чем в 1958 году и в 3,4 раза больше, чем в 1950 году. За три года семилетки (1959—1961 годы) моряки получат 647 тысяч квадратных метров жилой площади, т. е. примерно столько же, сколько за 6 предшествующих лет (с 1953 по 1958 год).

* На морском флоте создано 74 клуба и дворца культуры, более 3 тысяч красных уголков, культбаз и плавучих клубов.

* Для моряков издается 14 многотиражных газет на русском языке; кроме того, издаются газеты на украинском, азербайджанском, туркменском, эстонском и латышском языках.

* Добровольное спортивное общество «Водник» объединяет 1508 коллективов, в которых участвуют почти 120 тысяч физкультурников.

* Наше государство проявляет большую заботу о детях моряков. За 1959—1961 годы по сравнению с 1956—1958 годами количество мест для детей увеличилось в детских садах на 75, в яслях — на 63, в пионерских лагерях на 123 процента.

В 1961 году завершен перевод рабочих и служащих морского транспорта на 7—6-часовой рабочий день.

Уже на первом этапе осуществления решения правительства об отмене налогов с населения денежные доходы рабочих и служащих морского транспорта возросли на 2 млн. руб.

Затраты государства на бесплатное питание моряков в плавании составляют ежегодно более 16,5 млн. руб.

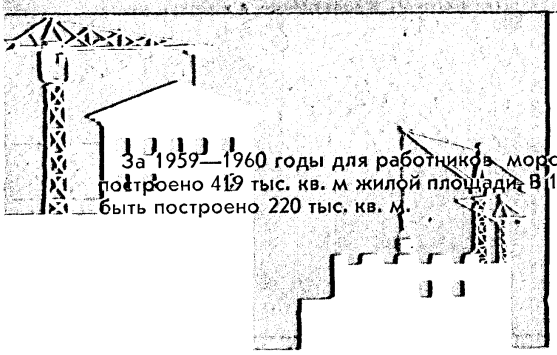
Предприятия морского транспорта ежегодно отчисляют на социальное страхование 20 млн. руб.

В 630 кружках художественной самодеятельности участвуют более 11 тыс. работников морского транспорта.

РОСТ СРЕДНЕЙ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ ПО МИНИСТЕРСТВУ МОРСКОГО ФЛОТА

(в процентах к 1951 году).

	1953 г.	1957 г.	1960 г.
на перевозках	105	113	128
на погрузочно-разгрузочных работах	105	124	129



За 1959—1960 годы для работников морского транспорта построено 419 тыс. кв. м жилой площади. В 1961 году должно быть построено 220 тыс. кв. м.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Наука освещает путь

«Создание материально-технической базы коммунизма требует расцвета науки, активного участия ученых в решении проблем, связанных с дальнейшим всесторонним развитием производительных сил нашей страны. Семилетний план открывает перед нашими учеными и научными учреждениями широчайшее поле деятельности».

Н. С. Хрущев

* Пути неуклонного развития и технического прогресса морского транспорта определяются на основе всесторонней научно-исследовательской работы.

* Основными областями научных исследований являются перспективное развитие морского транспорта, комплексная механизация и автоматизация производственных процессов, совершенствование коммерческой и технической эксплуатации, улучшение организации труда, разработка предложений по пересмотру международных конвенций и Правил Регистра СССР.

* В настоящее время развитие радиоэлектроники, автоматики и телемеханики дает возможность проектировать на морском транспорте автоматизацию судовождения, дистанционное управление машинами и механизмами и организацию оперативного руководства работой флота и портов на основе применения новейших достижений науки и техники в этой области.

* Научные работы советских ученых позволяют производить широкое внедрение комплексной механизации и автоматизации в погрузочно-разгрузочные работы и судоремонт, что должно обеспечить значительное сокращение стоянок судов в портах и на судоремонтных заводах. Коренное совершенствование технологии перегрузочных работ направлено на дальнейшее увеличение пропускной способности портов.

* Особое внимание в научной разработке уделено проектированию принципиально новых эффективных типов судов и совершенных перспективных двигателей, созданию новых экономичных судовых силовых установок, внедрению в судостроение новых видов материалов, использованию атомной энергии, полупроводников, полимеров и других достижений науки и техники.

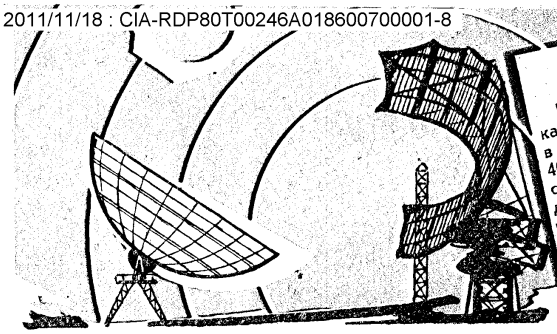
* Научно-исследовательские институты и проектно-конструкторские организации Министерства морского флота работают в тесном контакте с промышленностью по судостроению, судовому машиностроению и турбостроению, приборостроительной, радиотехнической и другими.

* Проведена большая работа по внедрению в гидротехническое строительство железобетона с предварительно напряженной арматурой и способа подводного бетонирования.

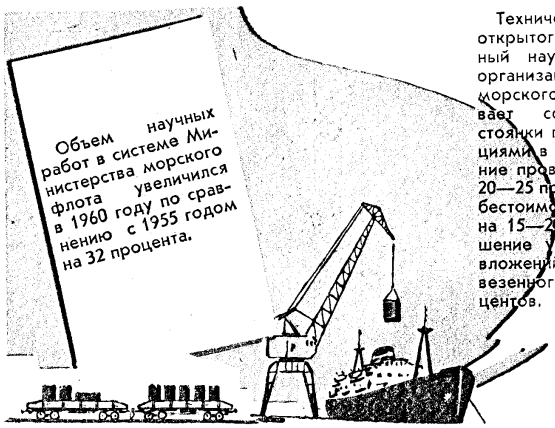
* Затраты на топливо на морских судах составляют 30—40 процентов всех эксплуатационных расходов. От внедрения только некоторых присадок к котельным мазутам, предложенных научными организациями, в 1959 году получена экономия в сумме свыше 0,5 миллиона рублей.

* Исследуются различные экономические вопросы с целью программирования и внедрения вычислительных машин для планирования, учета и организации работ.

* Большие работы выполнены по разделу Арктики и Антарктики.

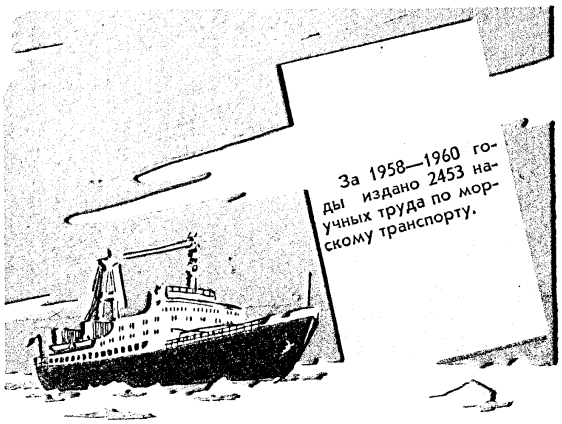


Число научных кадров увеличилось в 1960 году на 40 процентов по сравнению с 1955 годом, количество специалистов, имеющих ученую степень за тот же период, возросло на 30 процентов.



Объем научных работ в системе Министерства морского флота увеличился в 1960 году по сравнению с 1955 годом на 32 процента.

Технический проект судна открытого типа, разработанный научными и проектными организациями Министерства морского флота, предусматривает сокращение времени стоянки под грузовыми операциями в 1,5—2 раза, увеличение провозной способности на 20—25 процентов, снижение себестоимости грузоперевозок на 15—20 процентов и уменьшение удельных капитальных вложений на одну тонну перевезенного груза на 20—25 процентов.



За 1958—1960 годы издано 2453 научных труда по морскому транспорту.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

У полюсов Земли

* Наиболее характерным для первых лет семилетки является тот факт, что наряду с большими научно-исследовательскими работами, проводимыми в Центральном полярном бассейне, развернулись научные исследования в Антарктике. Здесь проводится комплексное изучение природы с целью выявления полезных ископаемых, ресурсов антарктических морей, взаимодействия гидрометеорологических и геофизических процессов Северного и Южного полушарий.

* Советские полярные исследователи провели обширные научные наблюдения по программе Международного геофизического года как на основной антарктической базе в поселке Мирный, так и на внутриконтинентных станциях: Пионерская, Восток-1, Комсомольская, Восток, Советская и на двух прибрежных станциях Оазис и Лазарев.

* Особенно ценными являются научно-исследовательские походы от побережья Индийского океана далеко в глубь Антарктиды, в места, ранее не посещавшиеся человеком.

* Наши полярники достигли южного геомагнитного полюса, полюса относительной недоступности и южного географического полюса.

* Морские экспедиции провели комплексные исследования в Южном океане почти вокруг всей Антарктиды. Изучение открытого океана сочеталось с обследованием берегов ледяного континента. Проведена аэрофотосъемка и обследовано побережье между 40 и 160° в. д. Составлены достоверные карты, охватывающие более трети всего побережья Антарктиды.

* Советские полярники установили, что полюс холода нашей планеты находится в Антарктиде. В районе станции Восток 24 августа 1960 года была зарегистрирована самая низкая температура воздуха в приземном слое — 88,3°.

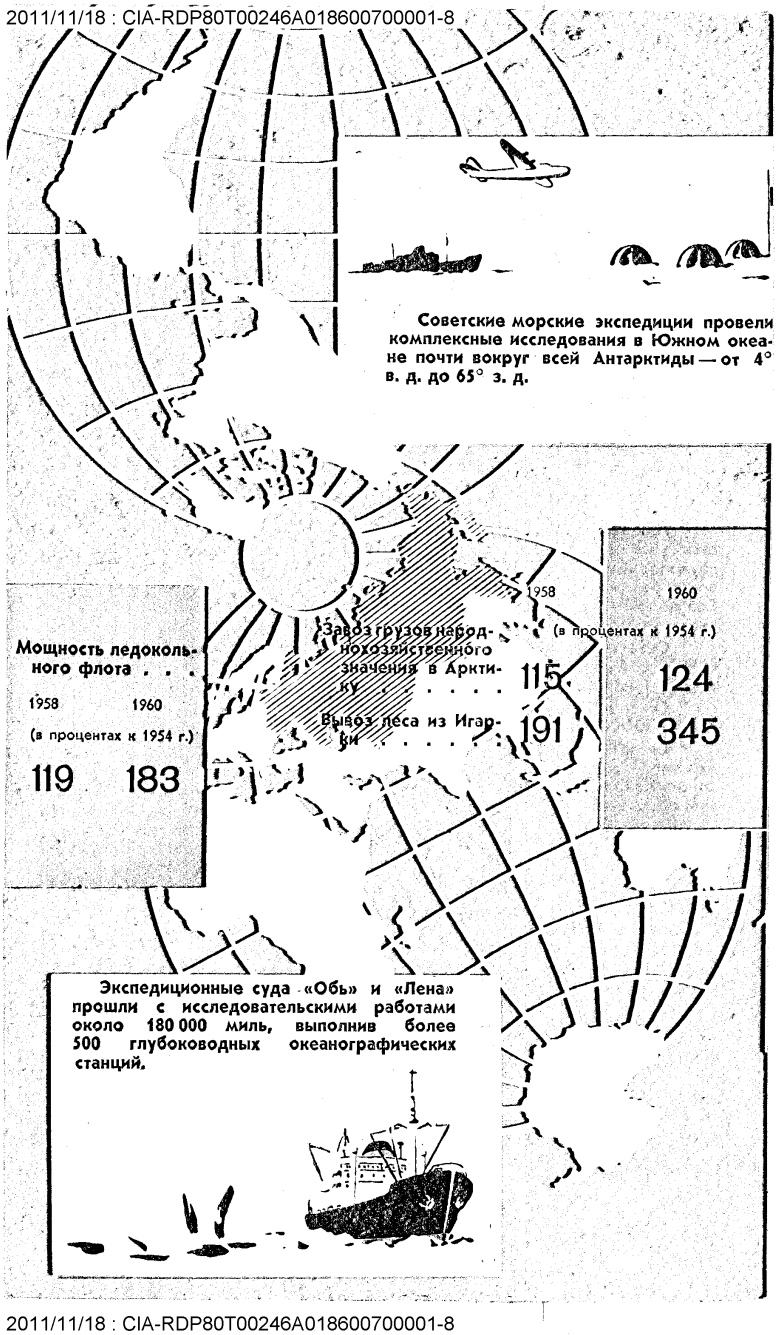
* Продолжаются работы по развитию Северного морского пути и превращению его в магистраль массовых перевозок грузов.

* Наряду с введением в строй новых ледоколов предусматривается строительство ледокольно-транспортных судов, приспособленных для плавания в арктических условиях. Будут изысканы и установлены новые судоходные трассы в более высоких широтах, повышены безопасность движения судов и применение автоматизации режима действия средств навигационного оборудования.

* В 1955—1960 годы Арктическим и Антарктическим институтом осуществлены 132 научные и научно-исследовательские экспедиции в Арктику. Расширяются механизация и автоматизация работ и научных наблюдений в Арктике.

* На основе работ, выполненных советскими исследователями, а также проведенных экспедициями других стран, наши ученые приступили к созданию первого советского атласа Антарктики.

* Ввод в эксплуатацию морских ледоколов на ядерном горючем и ледоколов мощностью 20—30 тыс. *л. с.*, новых ледокольно-транспортных судов значительно расширит сроки навигации в Арктике и позволит осуществить плавание в более высоких широтах.



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Все резервы — в действие!

«...Промышленность и транспорт располагают большими возможностями для дальнейшего улучшения качественных показателей их работы — повышения качества продукции, снижения ее себестоимости и увеличения накоплений».

(Из постановления июльского Пленума ЦК КПСС 1960 года)

* Качественные показатели работы морского транспорта в 1960 году по сравнению с 1950 годом повысились:

а) среднесуточная скорость (в милях) по сухогрузному и нефтеналивному флоту на 28 процентов;

б) среднесуточная валовая норма грузовых работ в советских портах (в тоннах) по сухогрузному флоту на 54 процента и по нефтеналивному на 25 процентов;

в) по производительности флота (в тонна-милях) соответственно на 50 и 72 процента;

г) по средней продолжительности эксплуатационного периода (в сутках) соответственно на 12 и на 5 процентов.

* При современных масштабах работы морского транспорта повышение на один процент среднесуточной скорости хода, использования грузоподъемности и грузовместимости судов и валовой нормы погрузочно-разгрузочных работ при измерителях 1960 года даст возможность без дополнительных капитальных затрат перевезти 1,5 миллиона тонн и увеличить грузооборот на 2 миллиарда тонна-миль.

* Себестоимость перевозок в 1960 году снизилась по сравнению с 1958 годом на 8,6 процента, а себестоимость погрузочно-разгрузочных работ — на 6,9 процента.

* Опыт эксплуатации новых судов показывает, что себестоимость перевозок на них может быть снижена на 20—30 процентов.

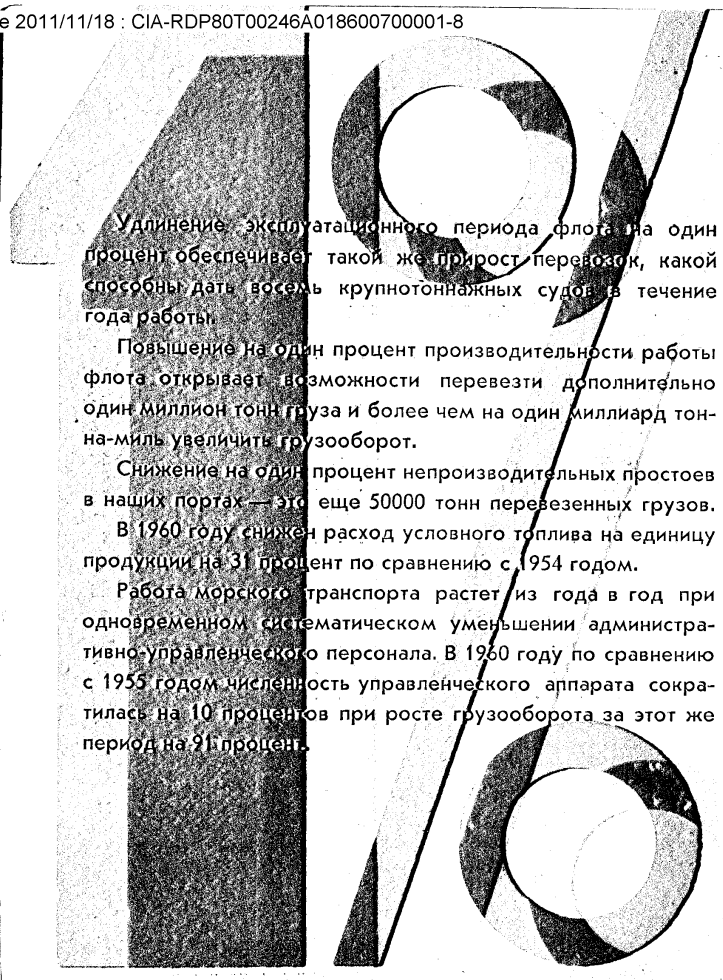
* Систематическое снижение себестоимости обеспечивает ежегодное увеличение накоплений на морском транспорте. В 1960 году прибыль от основной деятельности морского транспорта увеличилась в сравнении с 1958 годом в 1,8 раза и против 1955 года — в 3,3 раза.

* Один процент экономии топлива по транспортному флоту — это около 1 миллиона рублей снижения расходов по морскому транспорту.

* Большое увеличение провозной способности флота можно достигнуть путем сокращения стояночного времени судов в советских портах. Только около 50 процентов всего стояночного времени сухогрузные суда находятся под грузовыми операциями, а остальное время занимают стоянки, связанные с подготовкой трюмов и бункеровкой, а также вызванные простоями судов по метеорологическим условиям и причинам организационного характера.

* Наряду с этим перед работниками морского транспорта стоят также большие задачи по дальнейшему улучшению организации работы флота и портов, сокращению сроков ремонта судов, более полному использованию грузовместимости и грузоподъемности флота, максимальному сокращению балластных переходов, сокращению сроков доставки грузов.

* Все это большие и еще не полностью использованные резервы морского транспорта. Шире развернем социалистическое соревнование за лучшее использование резервов!



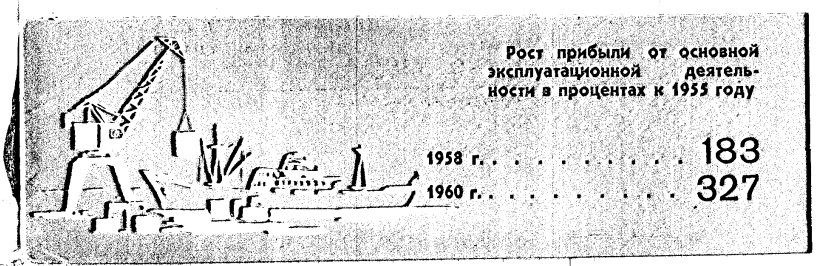
Удлинение эксплуатационного периода флота на один процент обеспечивает такой же прирост перевозок, какой способны дать восемь крупнотоннажных судов в течение года работы.

Повышение на один процент производительности работы флота открывает возможности перевезти дополнительно один миллион тонн груза и более чем на один миллиард тонна-миль увеличить грузооборот.

Снижение на один процент непроизводительных простоев в наших портах — это еще 50000 тонн перевезенных грузов.

В 1960 году снижен расход условного топлива на единицу продукции на 31 процент по сравнению с 1954 годом.

Работа морского транспорта растет из года в год при одновременном систематическом уменьшении административно-управленческого персонала. В 1960 году по сравнению с 1955 годом численность управленческого аппарата сократилась на 10 процентов при росте грузооборота за этот же период на 91 процент.



Рост прибыли от основной эксплуатационной деятельности в процентах к 1955 году

1958 г. 183

1960 г. 327

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

22 коп.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение 2
На основе крутого подъема народного хозяйства СССР 4
Главные задачи, предусмотренные решениями XXI съезда партии 6
С опережением семилетки 8
Первостепенная роль принадлежит кадрам 10
К новым славным подвигам в труде! 12
Морские пути — дороги мира и дружбы народов 14
Пассажирские перевозки и туризм 16
Развитие портов 18
На путях технического прогресса 20
Самое главное 22
Жить стало лучше 24
Наука освещает путь 26
У полюсов земли 28
Все резервы — в действие! 30

АВТОРЫ: *БАЕВ СТЕПАН МИХАЙЛОВИЧ, БРУСКИН МИХАИЛ ИЛЬИЧ, ПУСТОВОЙ ПАВЕЛ ВАНИФАТЬЕВИЧ*

ИЗДАТЕЛЬСТВО «МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ» 1961 г.

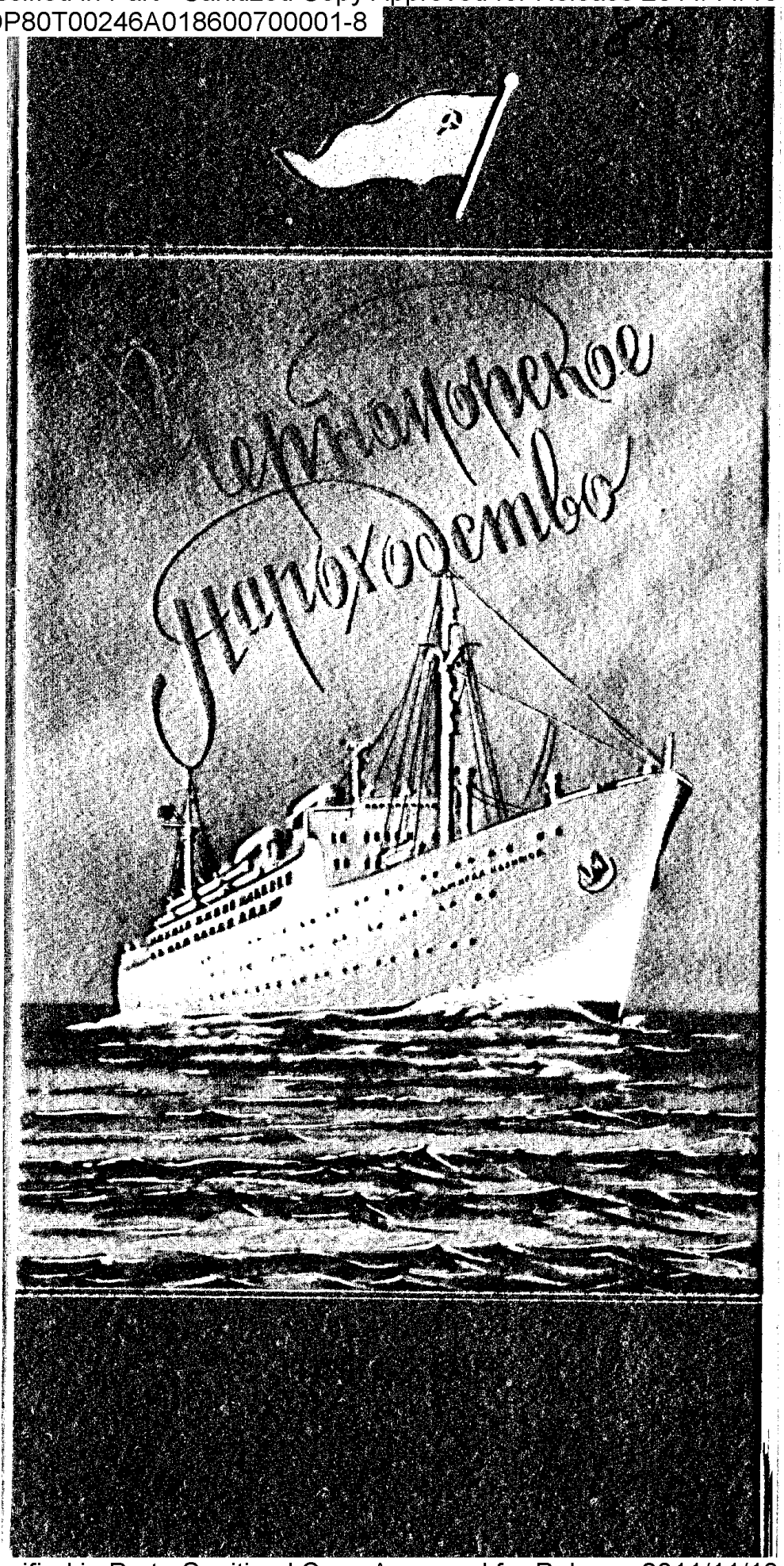
Редактор *Л. М. Лям.* Художники: *Г. И. Пикунов, П. В. Пустовой.*
Технический редактор *Е. А. Тихонова.* Художественный редактор *И. Г. Барышев.*

Т-07491. Сдано в производство 24/VI 1961 г. Подписано к печати 11/VIII 1961 г.
Бумага 70 × 108¹/₁₆ — 1 бум. л., 2,74 печ. л., 3,3 уч.-изд. л. Тираж 6500 экз. Изд. № Э-2537.
Цена 22 коп. Заказ № 1876.

Типография, пр. Сапунова, 2.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Чудесны и неповторимы прибрежные районы Черного и Азовского морей. На юге Украины, в Крыму, на Северном Кавказе и Закавказье необычайно живописная природа, прекрасные климатические условия, щедрое южное солнце, чистый морской воздух. Здесь круглый год действуют сотни здравниц — курортов, санаториев и домов отдыха, по горам и долинам пролегают многочисленные туристские маршруты. Миллионы советских тружеников и их семей отдыхают, лечатся, совершают туристские походы на юге нашей Родины.

Незабываема поездка морским путем вдоль Крымско-Кавказского побережья. Осмотр достопримечательностей черноморских городов — Одессы, Севастополя, Ялты, Сочи, Сухуми, Батуми, ознакомление с красотой прибрежных гор и долин, с историческими и архитектурными памятниками, экскурсии на предприятия, в колхозы и совхозы, музеи, картинные галереи надолго остаются в памяти.

Морские путешествия и прогулки на экспрессных пассажирских судах, катерах и гиссерах очень познавательны. Особенно интересно совершить поездку морским путем вдоль Черноморского побережья СССР — от Одессы до Батуми. На этой экспрессной пассажирской линии курсируют быстроходные суда, оснащенные современными навигационными приборами. Удобные каюты, просторные салоны, первоклассные рестораны, ванны и души, бассейны для плавания и прогулочные палубы — все предоставлено к услугам пассажиров на этих судах.

Одним из лучших пассажирских судов Крымско-Кавказской экспрессной линии по праву считается пароход „Адмирал Нахимов" — крупнейшее судно на Черном море. Его водоизмещение — 23360 тонн, длина — 176,3 метра, ширина — около 21 метра, высота борта до главной палубы — 14,2 метра, осадка в полном грузу — 9 метров, скорость — 16 миль в час. Пароход имеет свыше 1600 пассажирских мест, в том числе 1058 каютных.

На самой верхней палубе — шлюпочной — расположены веранды для пассажиров первого и второго классов, танцевальная площадка.

Ниже, на прогулочной палубе, размещены четыре прекрасно отделанных и оборудованных салона: музыкальный, отдыха, дамский, читальный с библиотекой и игротекой.

На палубе „А" расположены каюты „люкс" и первого класса. Здесь же находятся почтово-телеграфное отделение, киоск „Сокопечати", бюро обслуживания пассажиров, два бассейна для плавания.

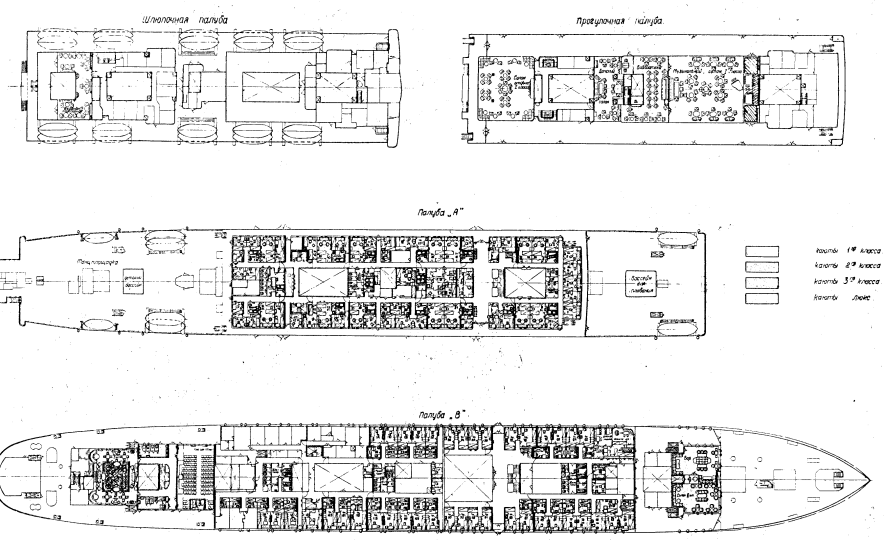
На палубе „Е" размещены каюты первого и второго классов, а в кормовой части палубы — салон второго класса и кинозал на 111 мест. На этой же палубе расположен бар. Каюты второго класса находятся также в кормовой части палуб „С", „Д" и „Е", а каюты третьего класса — в носовой части палуб „Д" и „Е".

Почти всю палубу „С" занимают рестораны первого, второго и третьего классов. В вестибюле третьего класса помещается промтоварный киоск, а в районе расположения кают третьего класса на палубе „Е" находится амбулатория.

На палубах „В" и „С" имеются специальные детские помещения, где для маленьких пассажиров оборудованы каюты для игр, столовая, спальни.

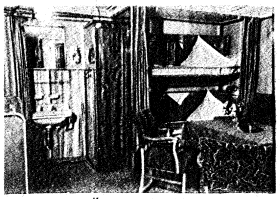
На пароходе имеются прачечные, парикмахерские и другие бытовые пункты, предназначенные для обслуживания пассажиров.

Поездка вдоль Черноморского побережья на пароходе „Адмирал Нахимов" — увлекательный и интересный вид отдыха!

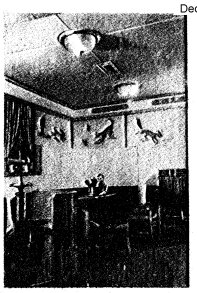


Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

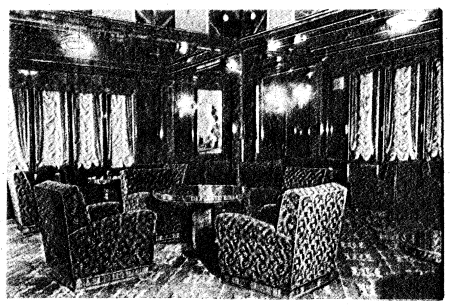
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Каюта второго класса.

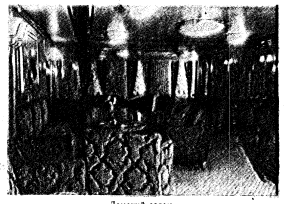


Детская комната.



Салон отдыха.

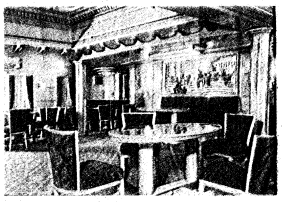
Каюта третьего класса.



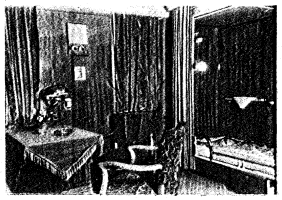
Датский салон.

Каюта „Люкс".

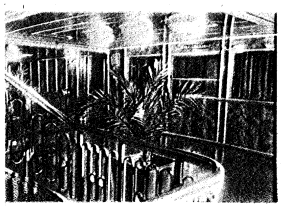
Ресторан.



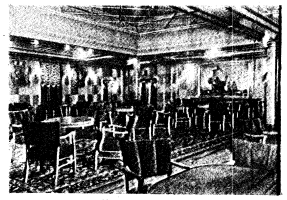
Салон второго класса.



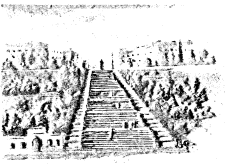
Каюта первого класса.



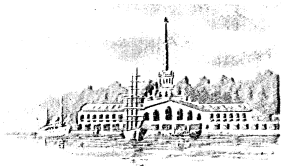
Вестибюль первого класса.



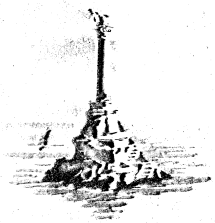
Музыкальный салон.



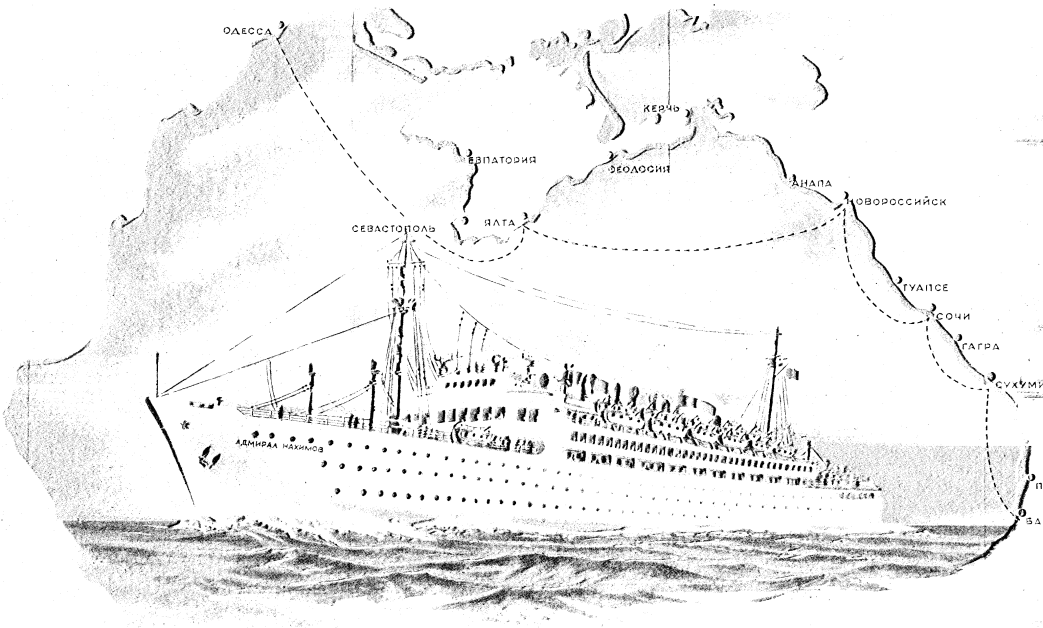
ОДЕССА

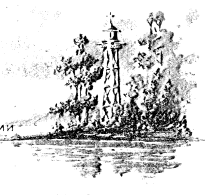


СОЧИ



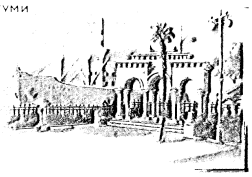
СЕВАСТОПОЛЬ





МЫС ПИЦУНДА

КРЫМ

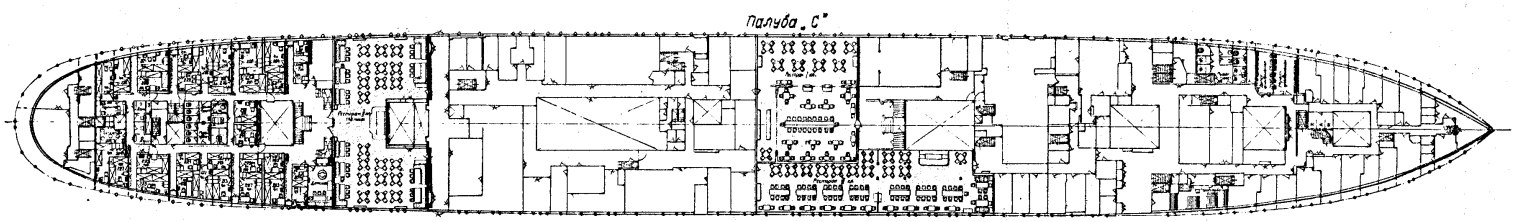


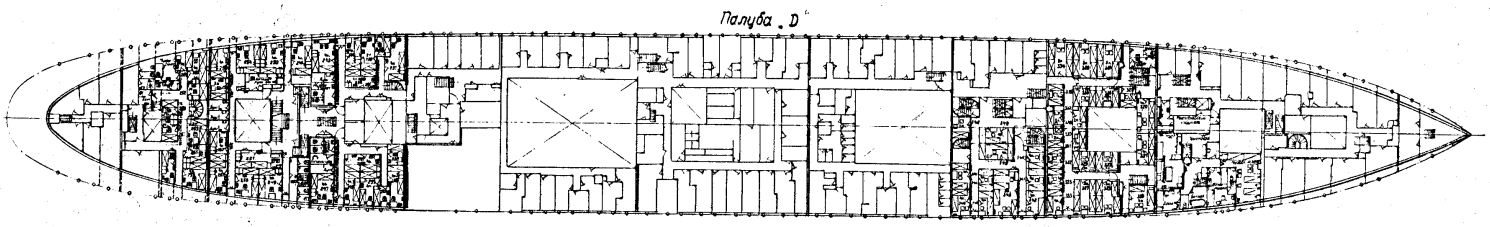
БАТУМИ

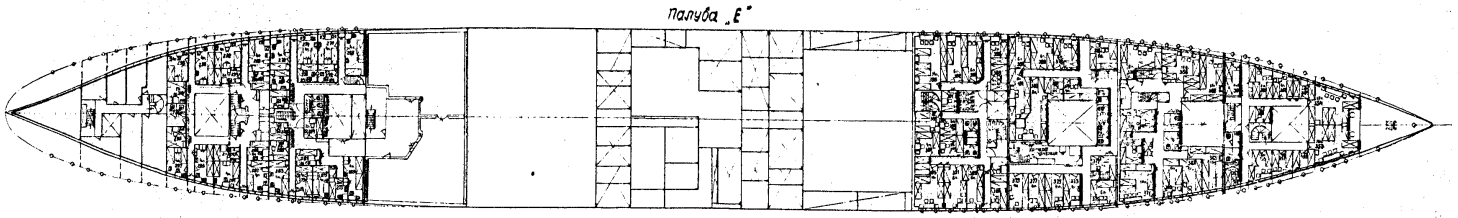
„Адмирал Нахимов"

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8







Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Пользуйтесь морским транспортом!

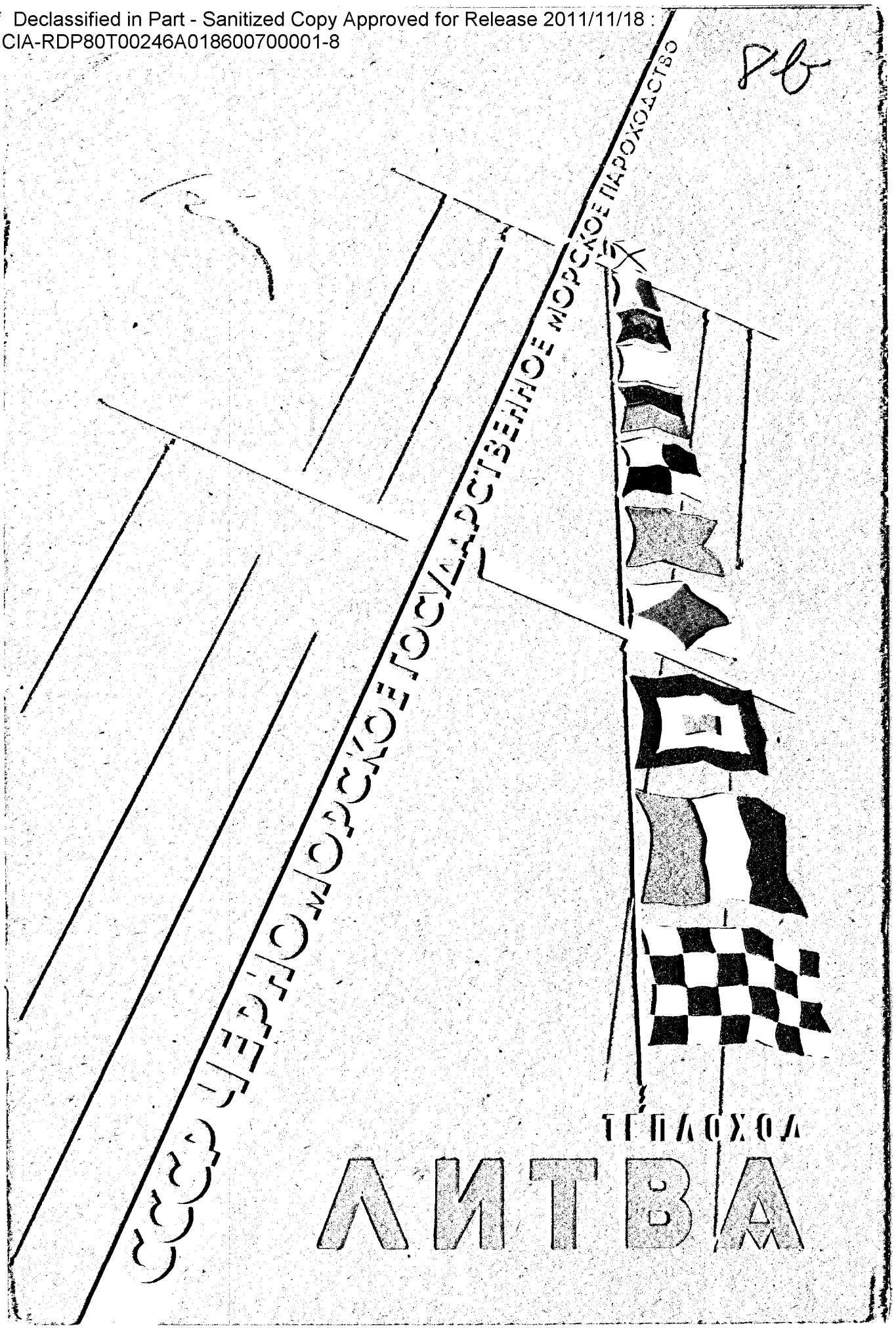
ОДЕССКОЕ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

Редактор *А. Рубан*
Художник *В. Косино*
Фото *О. Калласоского и Е. Шабра*

БР 04549. Подписано к печати 15-III-1960 г.
Формат 60x84 1/2 печ. л. 0,5. Тираж 75000. Цена 2 руб.
Заказ 5210. 2-я хромолит. Одесса, Ленина, 49.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Открывая проспект, вы видите рисунок первого в мире ледокола на атомной энергии, носящего имя великого Ленина. Это судно символизирует творческий мирный труд народов СССР, с огромным энтузиазмом претворяющих в жизнь семилетний план. С каждым годом семилетки умножаются богатства, растет благосостояние и культура нашего народа.

Большое развитие в семилетке получает морской торговый флот СССР, связывающий отдаленные районы страны с индустриальными центрами, играющий основную роль в международной торговле Советского государства.

У трудящихся, желающих провести свой отпуск на море, курортников, любителей морских путешествий и туризма, у наших многочисленных зарубежных гостей большой популярностью пользуются новые пассажирские теплоходы «Михаил Калинин», «Мария Ульянова», «Вацлав Воровский», «Латвия», «Эстония», «Литва». Эти суда вошли в строй действующего пассажирского флота СССР в первые годы семилетки.

Фотографии, помещенные в проспекте, показывают уют и комфорт новых пассажирских судов. Водоизмещение теплохода превышает 5000 тонн, длина 120 метров, ширина 16 метров, скорость 18 узлов.

Каждое судно предназначено для перевозки трехсот сорока пассажиров. Красивые и удобные каюты, рассчитанные на одного, двух, трех и четырех пассажиров, просторные с большим вкусом меблированные салоны, уютные рестораны, шезлонги на солнечных палубах — все это для отдыха и увлекательной поездки.

Новые пассажирские суда бороздят морские просторы у берегов Крыма и Кавказа, Балтики, Севера и Дальнего Востока, посещают порты Швеции, Дании, Англии, Франции, Греции и других стран.

Путешествие на теплоходе оставляет незабываемое впечатление. Надолго запомнится ни с чем не сравнимая красота морского пейзажа, прелесть живописных портовых городов, свежесть морского воздуха.

Приглашаем вас совершить морское путешествие на новых комфортабельных быстроходных советских судах.

Turning over the pages of this booklet you will see the first atomic ice-breaker which bears the name of great Lenin. The ice-breaker symbolizes creative peaceful labour of the Soviet people who with great enthusiasm are accomplishing the Seven-Year Plan. Each year of the Seven-Year Plan brings a substantial rise in the material welfare and cultural standard of our people.

The Seven-Year Plan envisages considerable development of the merchant fleet of the USSR which links remote regions of the country with its industrial centres. An outstanding role is played by the merchant fleet in the foreign trade of the Soviet Union.

Soviet new motor ships "Mikhail Kalinin", "Maria Ulyanova", "Vatslav Vorovsky", "Latvia", "Estonia", "Litva" and others enjoy wide popularity among the holidaymakers, enthusiasts of sea travelling, tourists and numerous foreign guests coming to the Soviet Union from all parts of the world. These ships were put into service in the first years of the Seven-Year Plan.

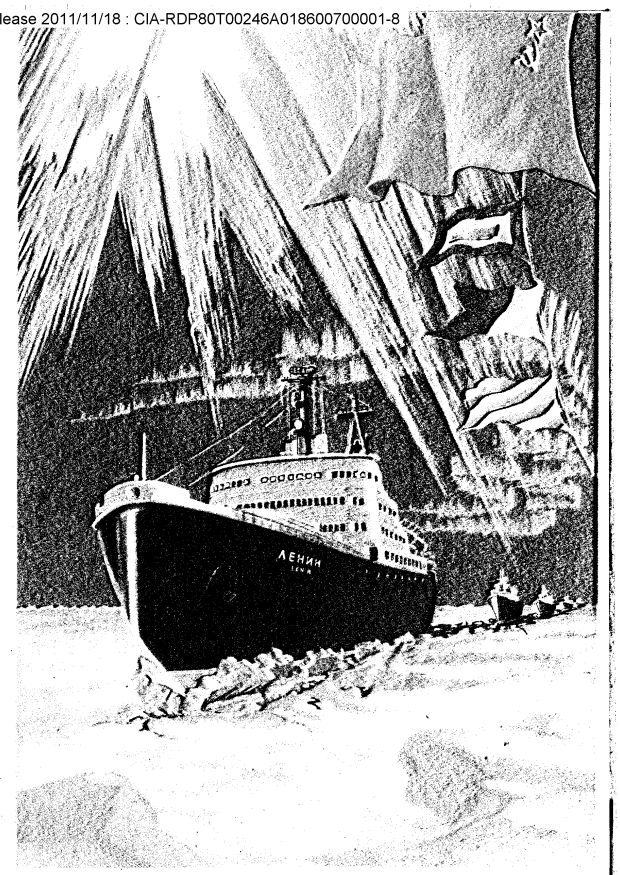
The photoes contained in this booklet give an idea of comfort and cosiness of these vessels. Displacement of such a ship is over 5,000-ton with accommodation for 340 passengers; ship's length is 120 meters, breadth — 16 meters, speed — 18 knots.

Attractive and comfortable single-, two-, three- and fourberth cabins, spacious tastefully furnished saloons, sun-bathing decks with chairs, cozy restaurants and other facilities create an ample opportunity for an enjoyable and restful journey.

New passenger liners are ploughing the seas along the coasts of the Crimea, Caucasus, Baltic republics, the North and the Far East. They call at the ports of Sweden, Denmark, Great Britain, France, Greece and other countries.

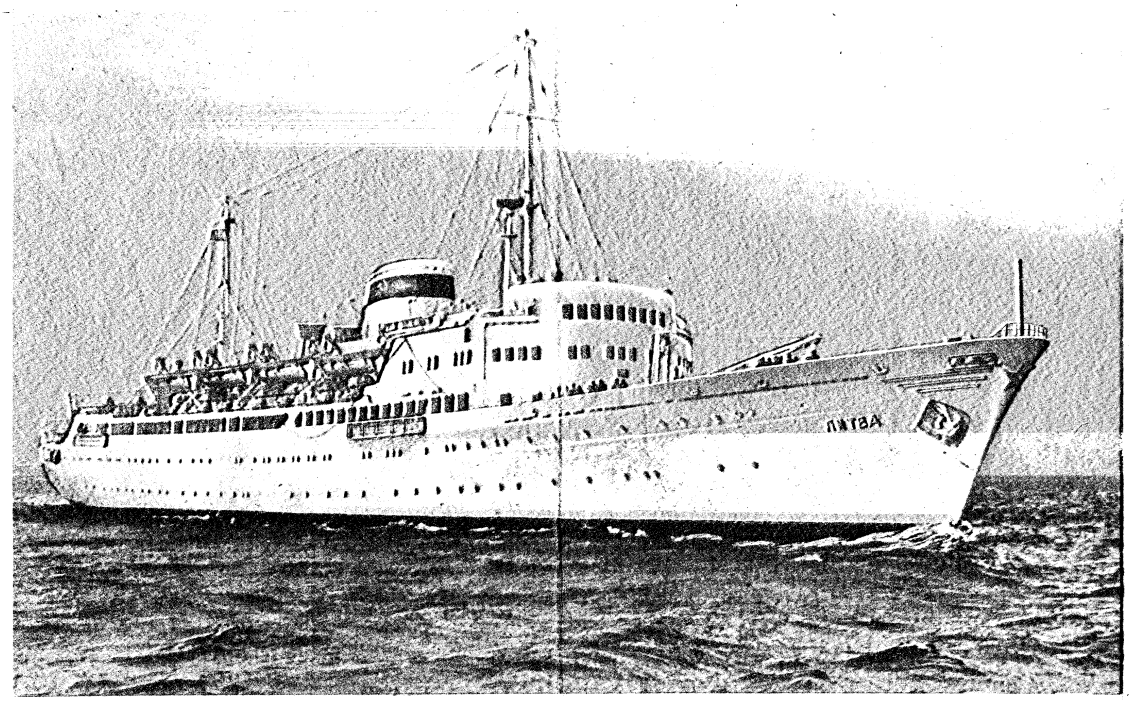
A journey by these ships leave unforgetable and fascinating impressions. You will always remember incomparable beauty of sea-scapes, picturesque sea ports and freshness of sea breeze.

We invite you to make a trip on board our new fast and comfortable ships



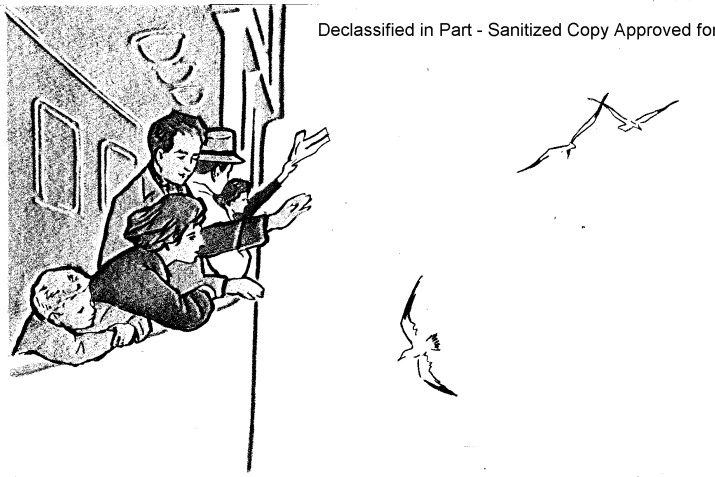
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

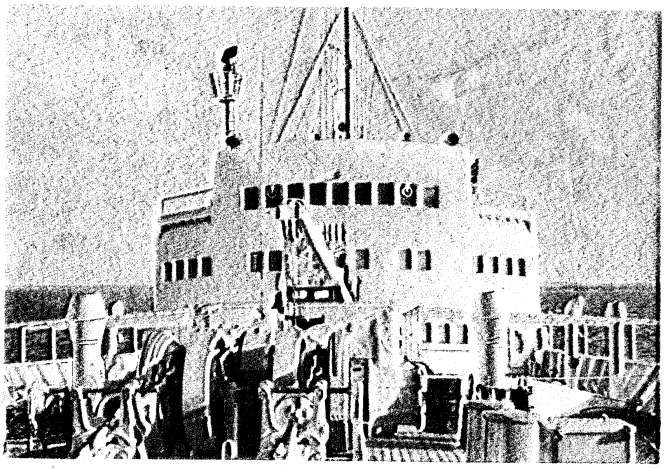
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



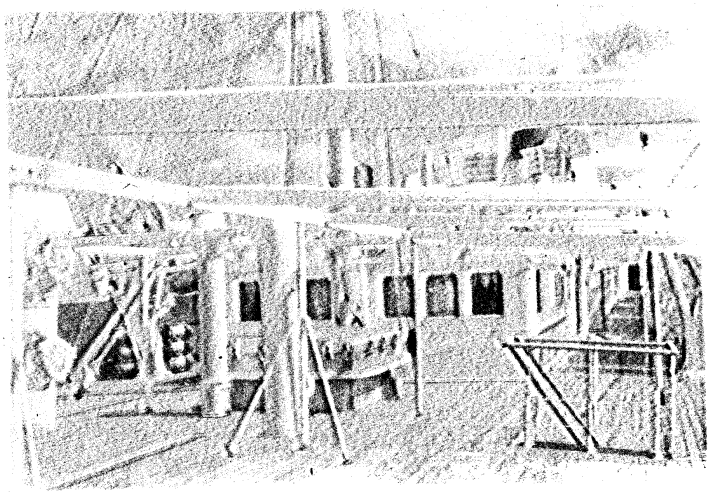
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

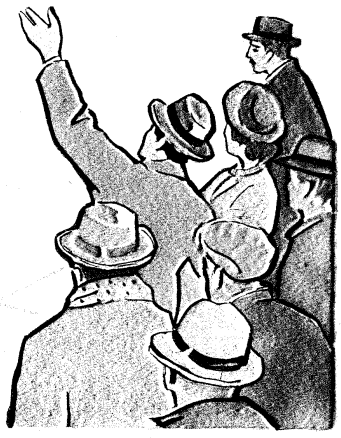




Верхняя палуба
Upper deck

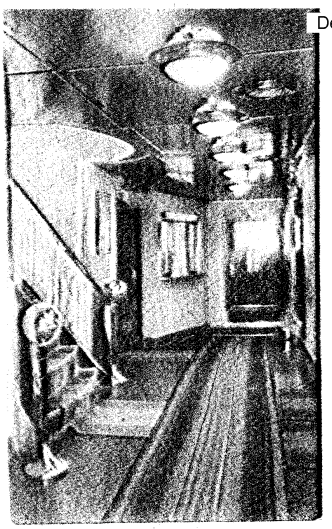


Шлюпочная палуба
Boat deck

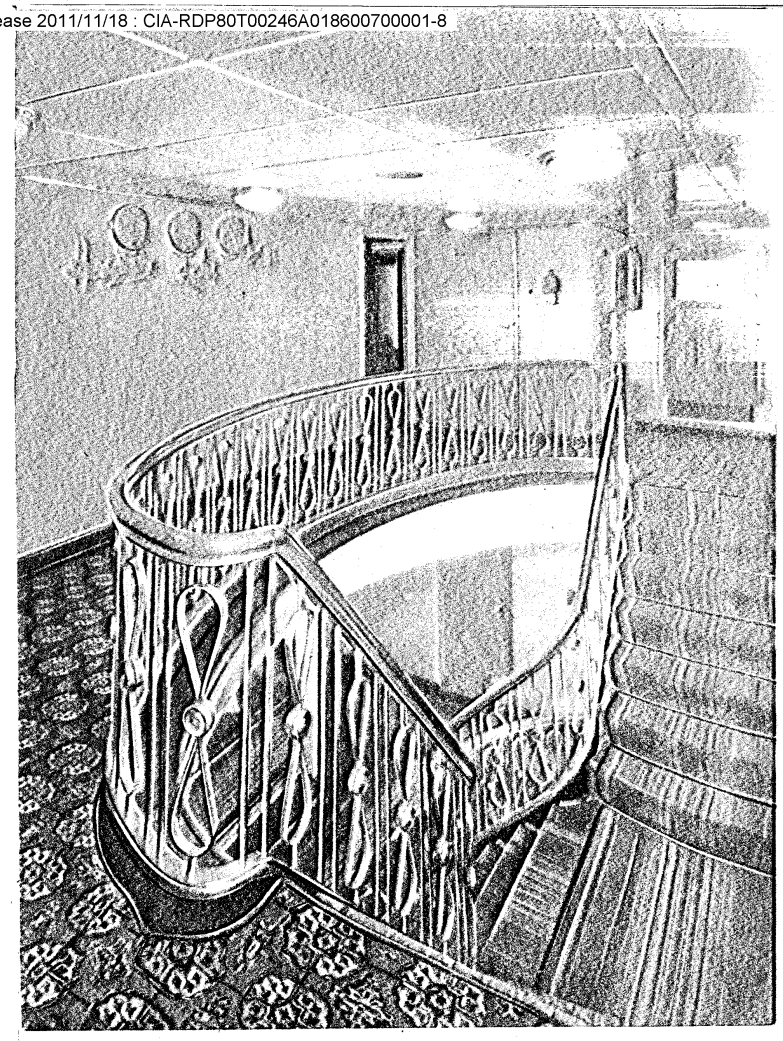


Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Вестибюль
Lobby



Вестибюль
Lobby

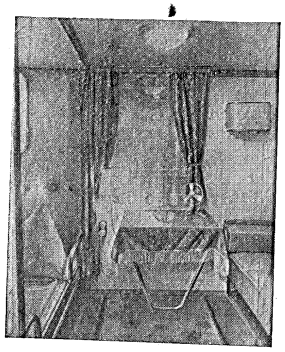
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

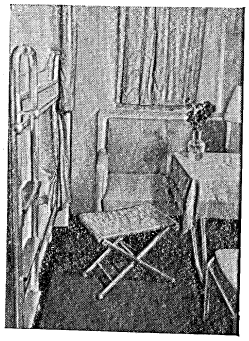
Порты	Приход Отход	Рейсы 1	2	3	4	5	6	7	8
КОПЕНГАГЕН	Приход	—	10.V	24.V	7.VI	21.VI	5.VII	19.VII	2.VIII
			09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00
	Отход	—	10.V	24.V	7.VI	21.VI	5.VII	19.VII	2.VIII
			13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00
СТОКГОЛЬМ	Приход	—	11.V	25.V	8.VI	22.VI	6.VII	20.VII	3.VIII
			16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00
	Отход	—	11.V	25.V	8.VI	22.VI	6.VII	20.VII	3.VIII
			21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00
ХЕЛЬСИНКИ	Приход	25.IV	12.V	26.V	9.VI	23.VI	7.VII	21.VII	4.VIII
		15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00
	Отход	26.IV	12.V	26.V	9.VI	23.VI	7.VII	21.VII	5.VIII
		04.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	06.30
ЛЕНИНГРАД	Приход	26.IV	13.V	27.V	10.VI	24.VI	8.VII	22.VII	5.VIII
		17.30	09.30	09.30	09.30	09.30	09.30	09.30	20.00

Продолжение

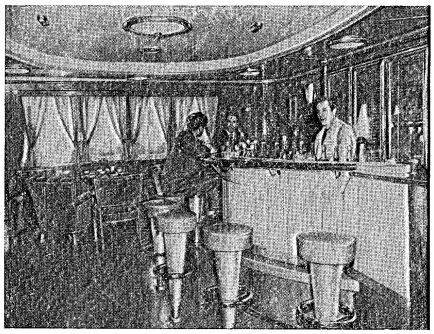
Sailings 9	10	11	12	13	14	15	Arr. Dep.	Ports
20.VIII	4.IX	20.IX	6.X	22.X	7.XI	23.XI	Arr.	COPENHAGEN
09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00		
20.VIII	4.IX	20.IX	6.X	22.X	7.XI	23.XI	Dep.	
13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00		
21.VIII	5.IX	21.IX	7.X	23.X	8.XI	24.XI	Arr.	STOCKHOLM
16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00		
21.VIII	5.IX	21.IX	7.X	23.X	8.XI	24.XI	Dep.	
21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00		
22.VIII	6.IX	22.IX	8.X	24.X	9.XI	25.XI	Arr.	HELSINKI
15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00		
23.VIII	7.IX	23.IX	9.X	25.X	10.XI	26.XI	Dep.	
06.30	06.30	06.30	06.30	06.30	06.30	06.30		
23.VIII	7.IX	23.IX	9.X	25.X	10.XI	26.XI	Arr.	LENINGRAD
20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00		



Т/х «Михаил Калинин». Одноместная каюта I класса
m. s. «Michail Kalinin». One-berth cabin, 1st class



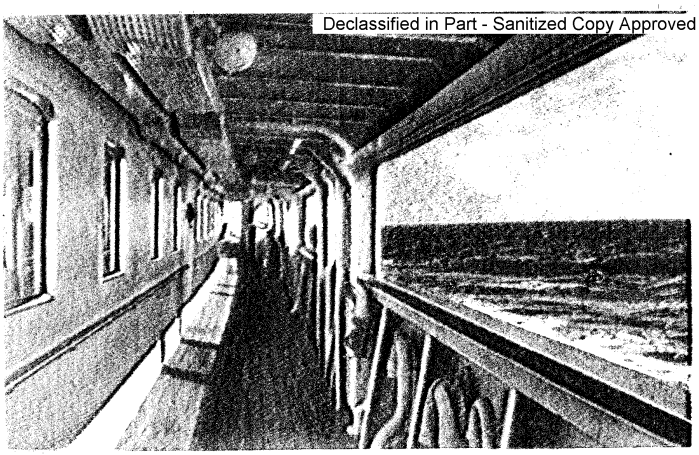
Т/х «Михаил Калинин». Двухместная каюта II класса
m. s. «Michail Kalinin». Two-berth cabin, 2nd class



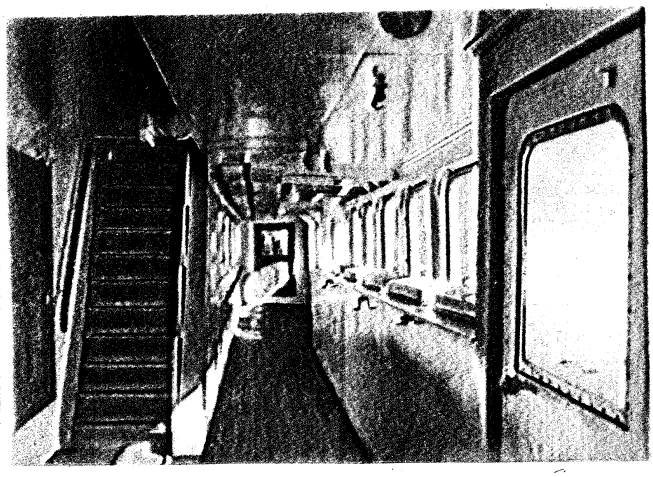
Т/х «Михаил Калинин». Бар
m. s. «Michail Kalinin». Bar

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



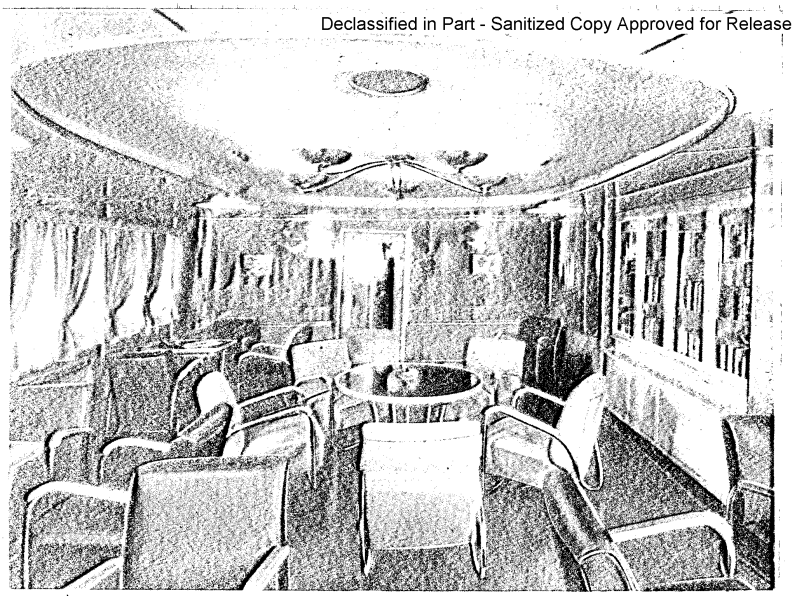
Прогулочная палуба
Promenade deck



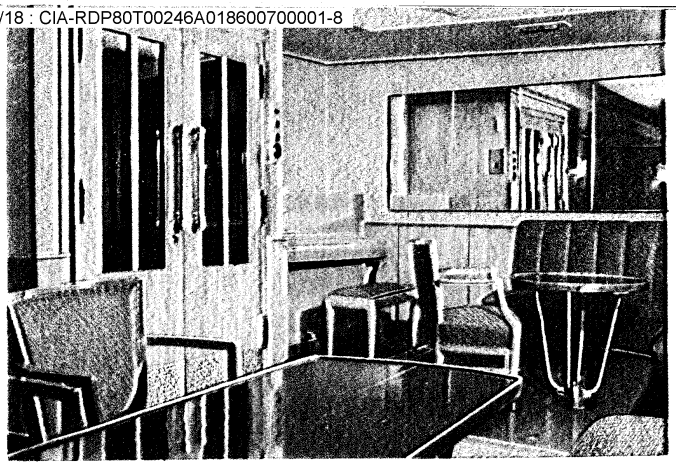
Веранда
Verandah

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



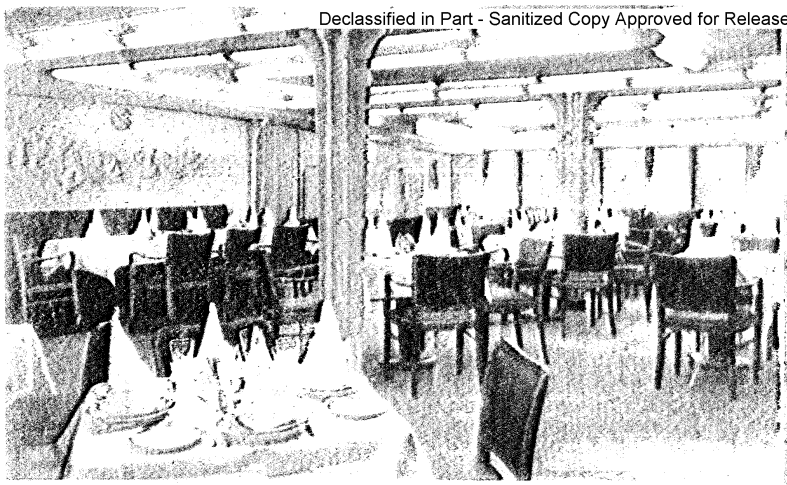
Салон отдыха I класса
Cabin-class lounge



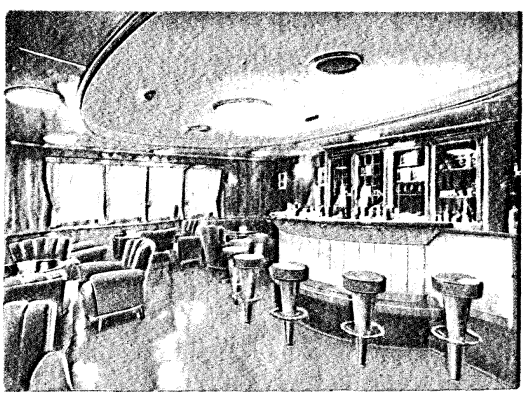
Салон отдыха III класса
Recreation saloon, 3rd class

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



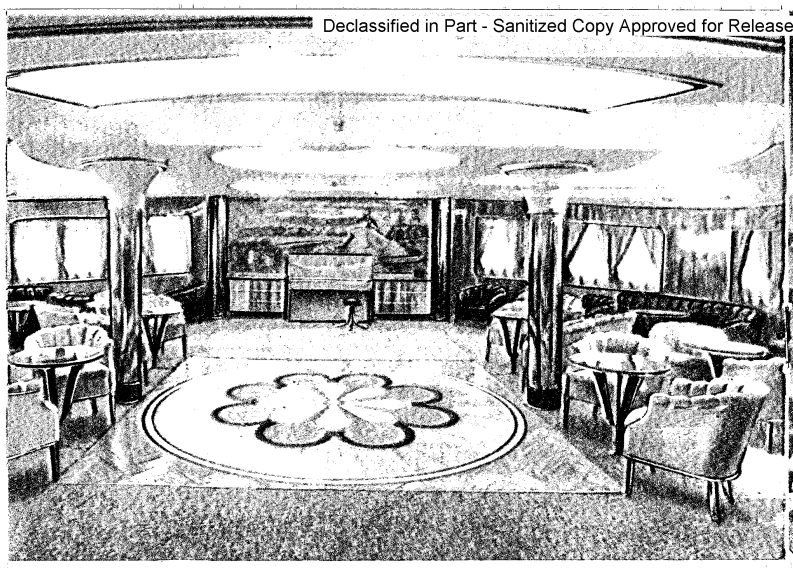
Ресторан I и II класса
Restaurant, 1st and 2nd class



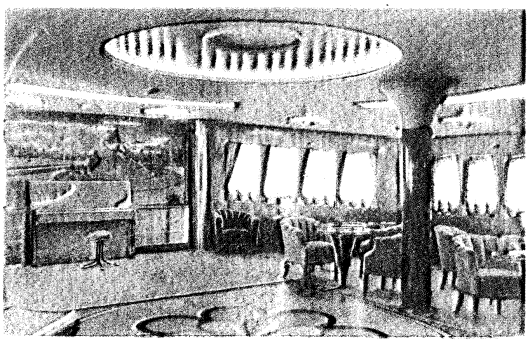
Бар
Bar

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

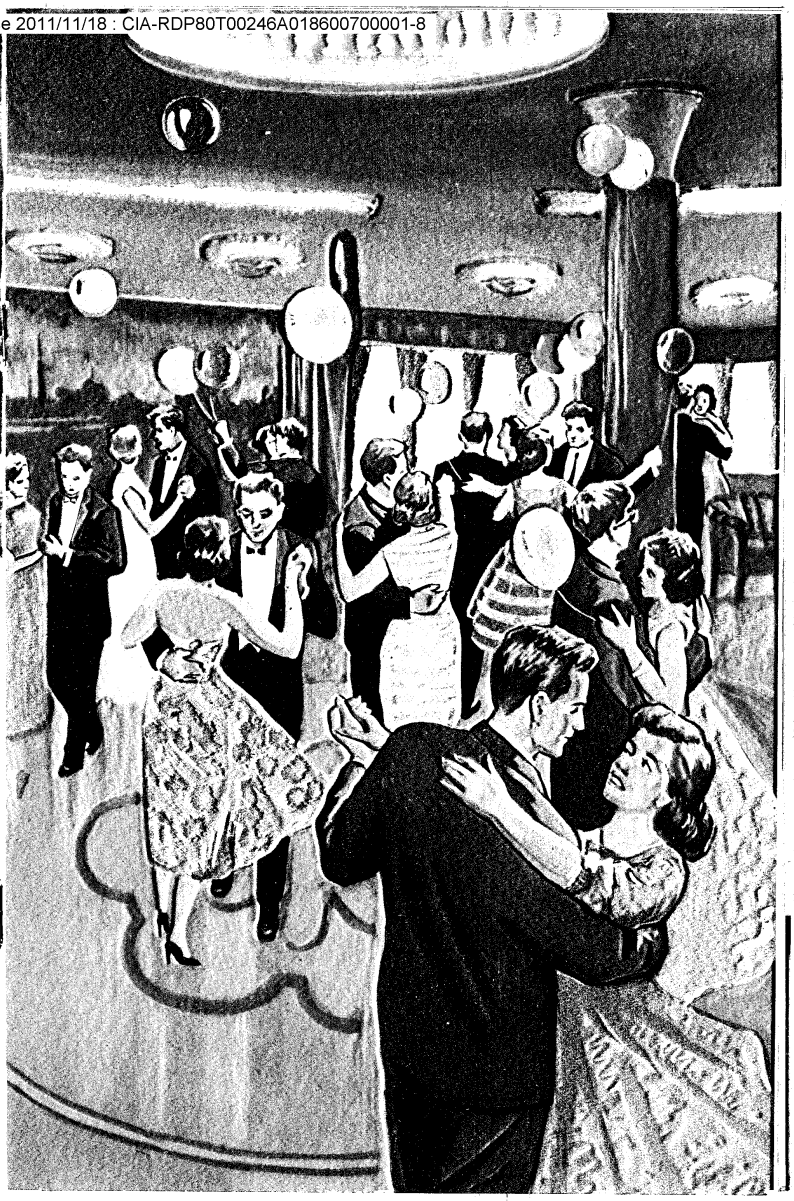
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Музыкальный салон
Ballroom

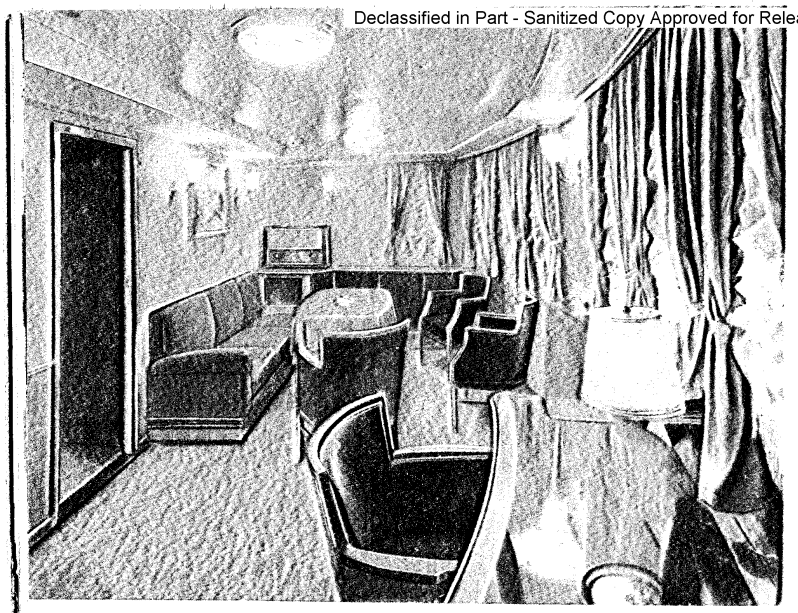


Музыкальный салон
Ballroom

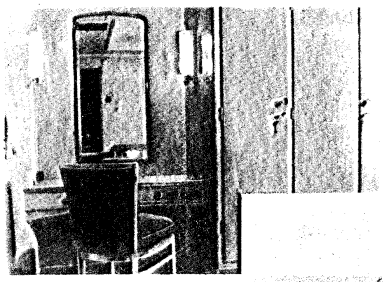


Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

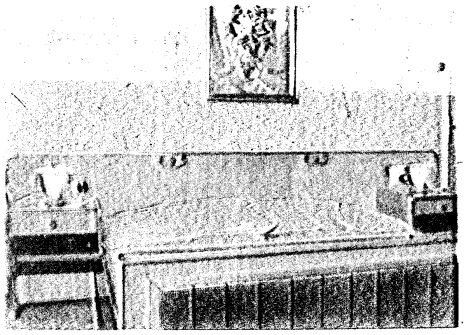
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



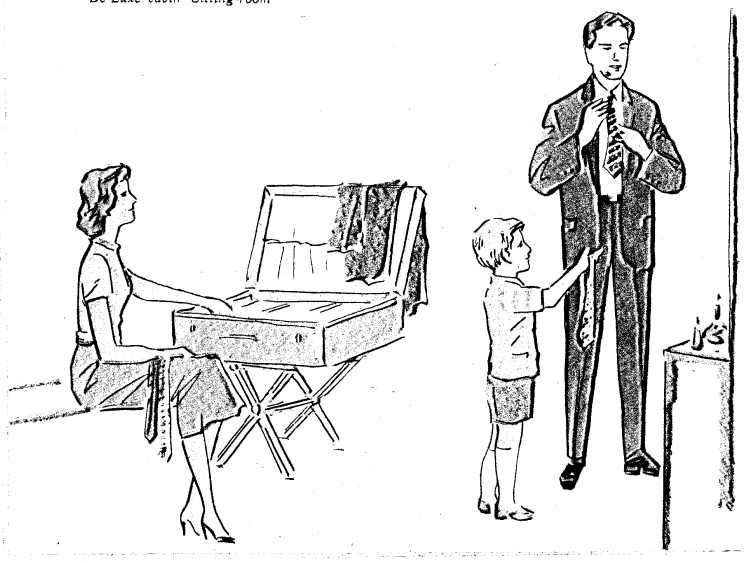
Каюта-люкс. Гостиная
De-Luxe cabin Sitting-room

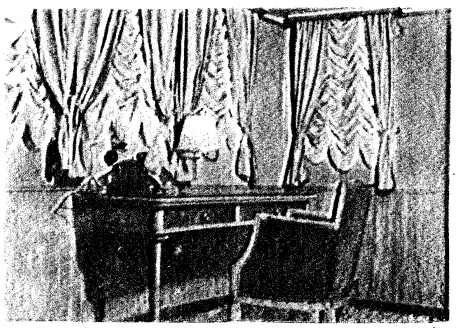


Каюта-люкс. Спальня
De-Luxe cabin. Bed-room



Каюта-люкс. Спальня
De-Luxe cabin. Bed-room

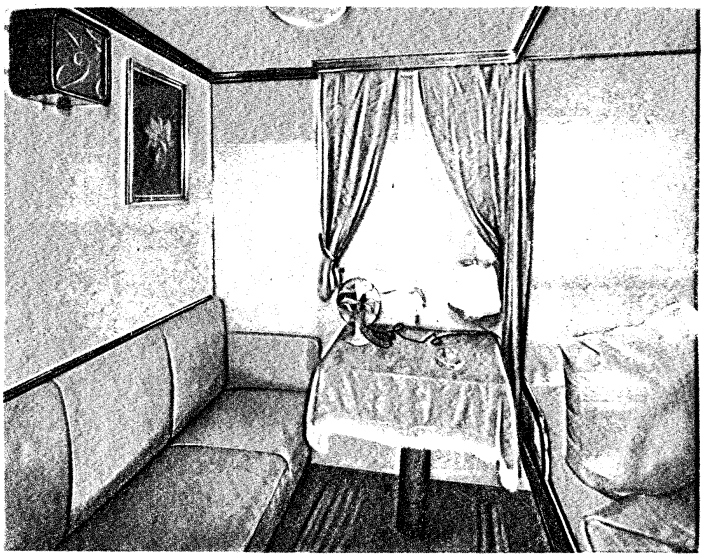




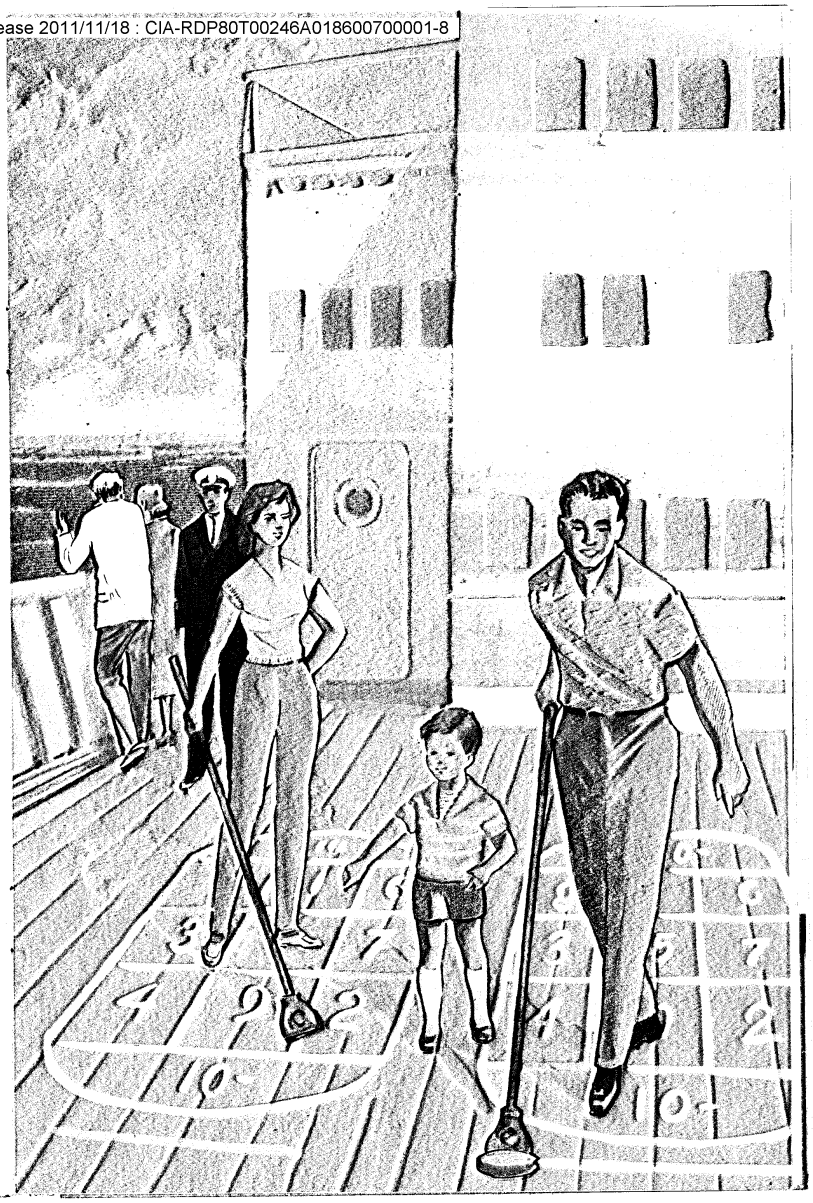
Каюта-люкс. Гостиная
De-Luxe cabin. Sitting-room

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

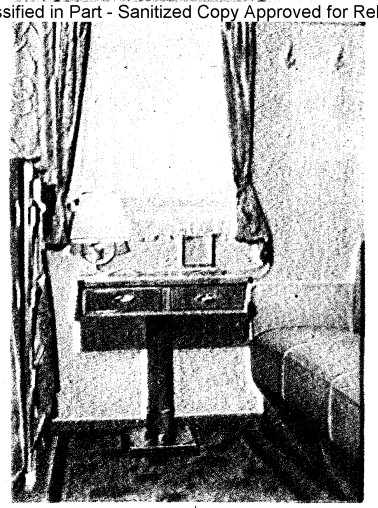


Каюта I класса
1st class cabin

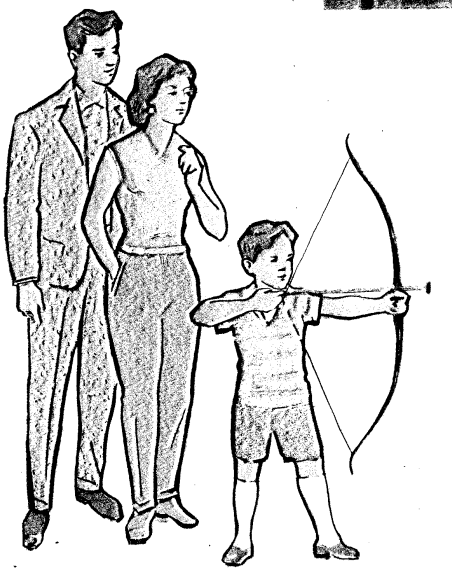


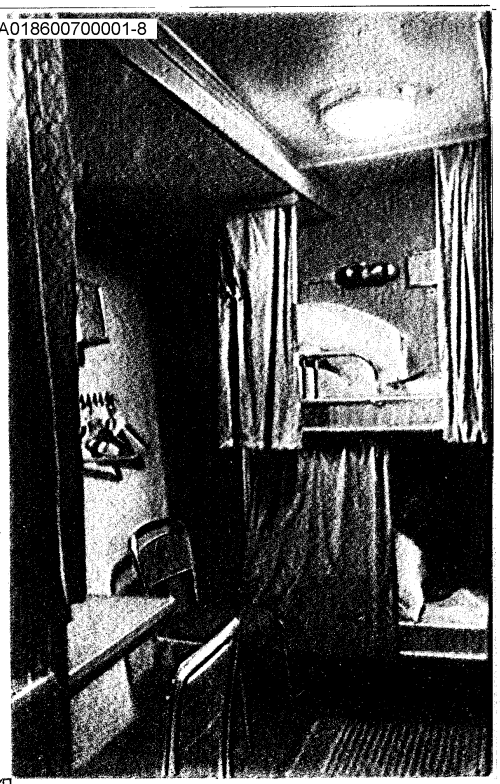
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

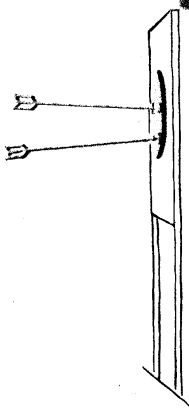


Каюта I класса
1st class cabin



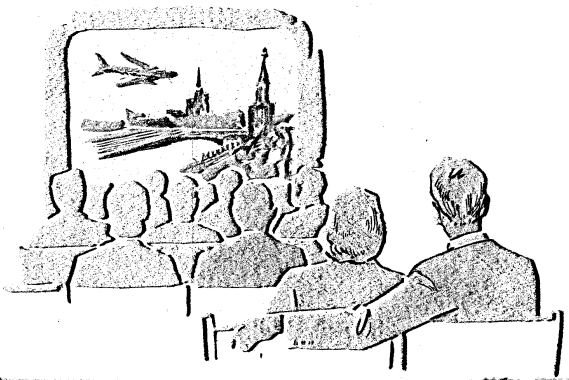


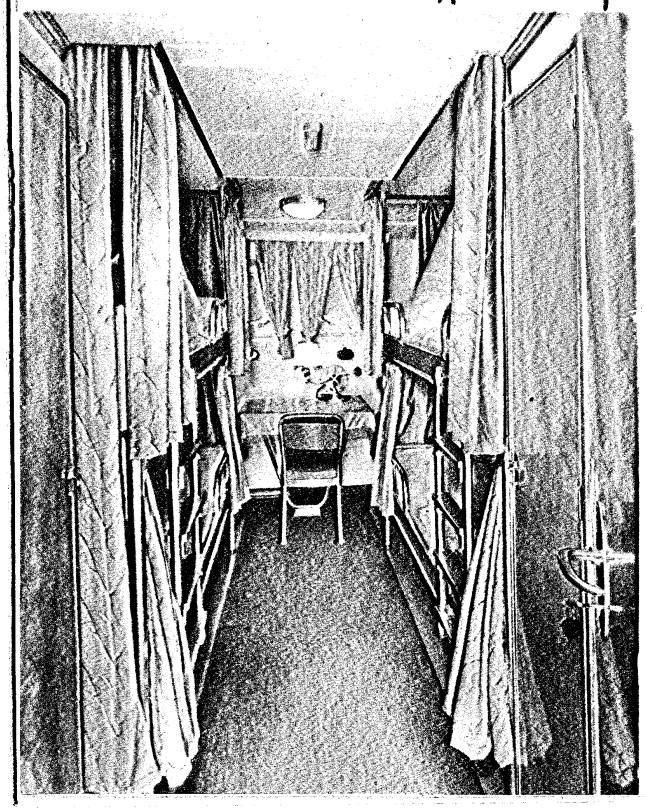
Каюта III класса
3rd class cabin



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

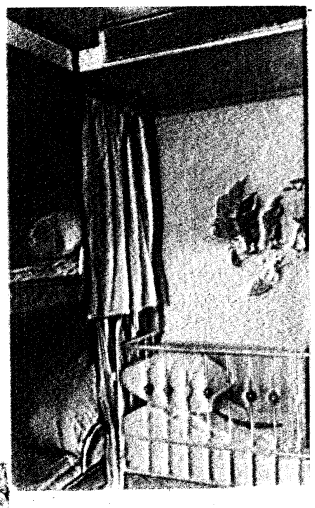
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



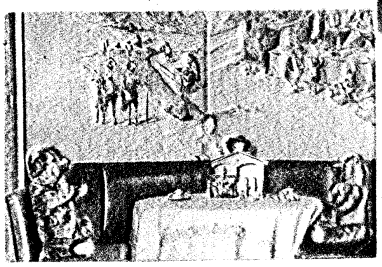


Каюта II класса
2nd class cabin

Каюта матери и ребенка
"Mother and child" cabin

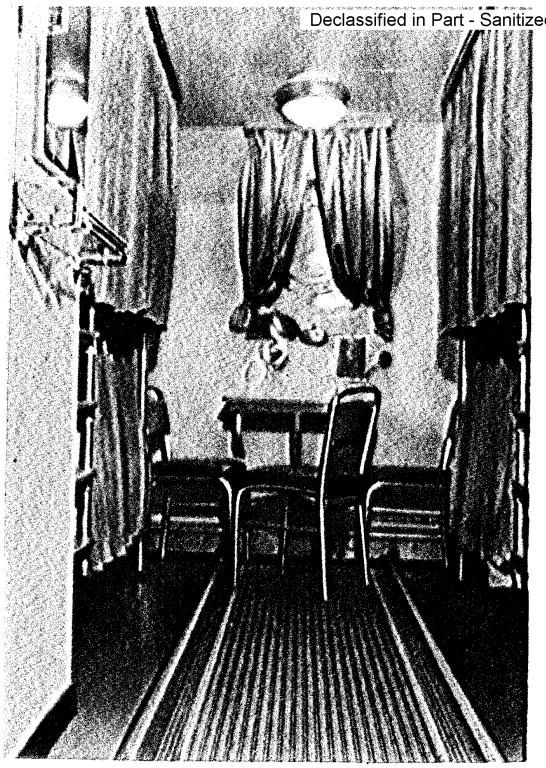


Детская комната
Children's play room



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Каюта III класса
3rd class cabin

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

TICKETS MAY BE BOOKED:

Moscow — Travel Bureau "Intourist", Gorki street 1 and also at the following Travel Agencies:

LENINGRAD — LONDON LINE:

Leningrad — "Intourist", 39, Hertzen Street.
Helsinki — Travel Bureau "Kaleva", 5, Mannerheimintie.
— Travel Bureau "OY Lomamatka", 31, Yrjonkatu.
— "Finland Travel Bureau", 19, P. Esplanaadikatu.
Stockholm — "a/b Nyman and Schultz", 19, Vasagatan.
Copenhagen — Travel Bureau of the Danish State Railways, 42, Frederiksborggade.
London — Stelp &. Leighton Ltd 9—13 Penchurch Buildings.

LENINGRAD — LE HAVRE LINE:

Leningrad — "Intourist", 39, Hertzen Street.
Helsinki — Travel Bureau "Kaleva", 5, Mannerheimintie.
— Travel Bureau "OY Lomamatka", 31, Yrjonkatu.
— "Finland Travel Bureau", 19, P. Esplanaadikatu.
Stockholm — "a/b Nyman and Schultz", 19, Vasagatan.
Copenhagen — Travel Bureau of the Danish State Railways, 42, Frederiksborggade.
London — Stelp &. Leighton Ltd 9—13 Penchurch Buildings.
Paris — "Compagnie Générale Transatlantique", 6, Rue Auber.
Le Havre — "Compagnie Générale Transatlantique", 89, Boulevard de Strasbourg.

ODESSA — BEYROUTH LINE:

Odessa — "Intourist", 11, Primorsky Boulevard.
Bucharest — "Rumanian State Railways", 38, Dinicu Golescu.
Sofia — State Enterprise of Voyages and Tourism Balkantourist, Bulevard Dondukov 2.
Istanbul — "Bumerang Shipping Company", Veli Alemdar Han cad. 6, No 16. Galata.
— "Tourist Seyahat Anonim Sirketi", Cubhuriyet cad, No 8, Taksim.
Athens — "Karayanides" Travel Offices, 58, Stadiou Street.
— "Hermes en Grece", 4, Rue du Stade.
Damascus — "Karnak Tourist and Transport Co SAS", 114-118, Fouad I Street.
Latakia — "Karnak Tourist and Transport Co SAS", Liberty Street.
Beyrouth — Assouad Transport Company B. P. 1372.
Baghdad — "Abuliman Travel Bureau", 2A/8/1 Saadoon Street.
London — Stelp &. Leighton Ltd 9—13 Penchurch Buildings.
Praha — "Cedok", 18, Pfikopy.

ODESSA — DURAZZO LINE:

Odessa — "Intourist", 11, Primorsky Boulevard.
Bucharest — "Roumanian State Railways", 38, Dinicu Golescu.
Sofia — "State Enterprise of Voyages and Tourism", "Balkantourist", Bulevard Dondukov 2.
Athens — "Karayanides", Travel Offices, 58, Stadiou Street.
— "Hermes en Grece", 4, Rue du Stade.
Tirana — "Albtransport", 13, Stalin Boulevard.
Praha — "Cedok", 18, Pfikopy.

Издательство
„Морской транспорт"
1961

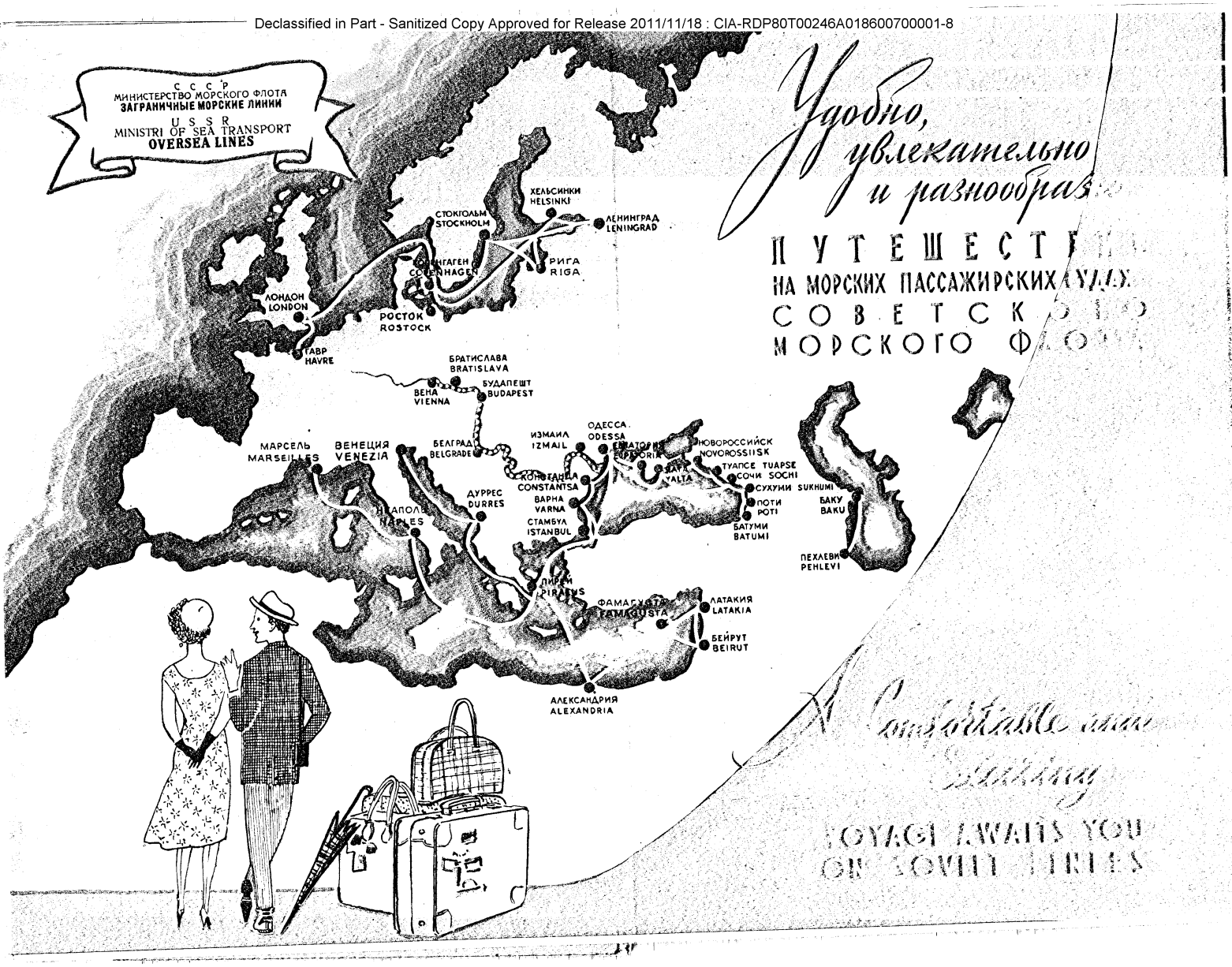
Отпечатано с диапозитивов 2-ой ф-ки Детской книги Детгиза Министерства просвещения РСФСР на ф-не офсетной печати Сельхозиздата.
27-III-1961 г. Зак. 554. Тираж 35000 экз.

На память о морском путешествии не забудьте приобрести сувениры и подарки!

Don't forget to buy souvenirs and gifts to remind you of this voyage!

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

USSR THE BLACK SEA STATE STEAMSHIP LINE

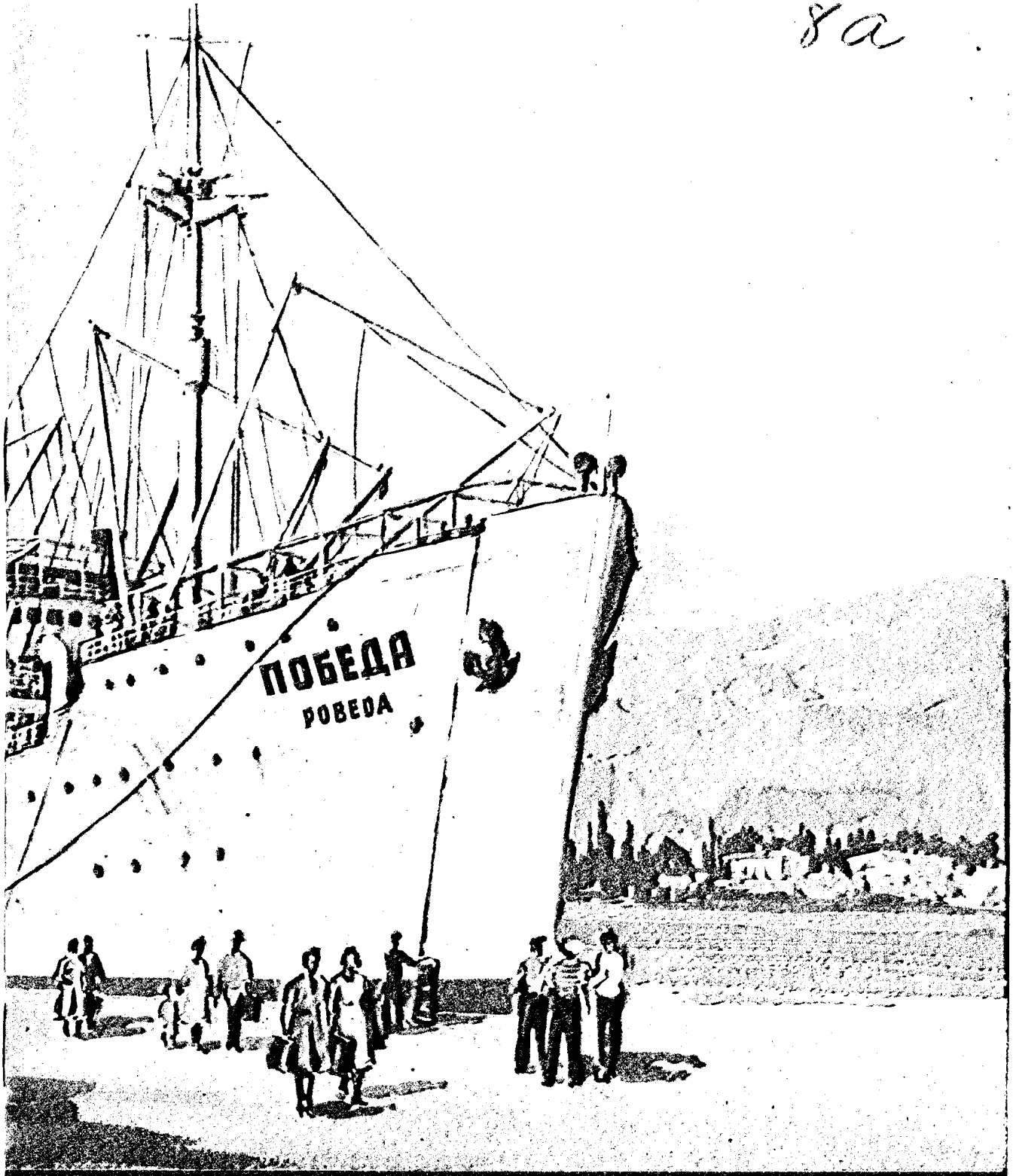
MOTORSHIP

LITVA

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

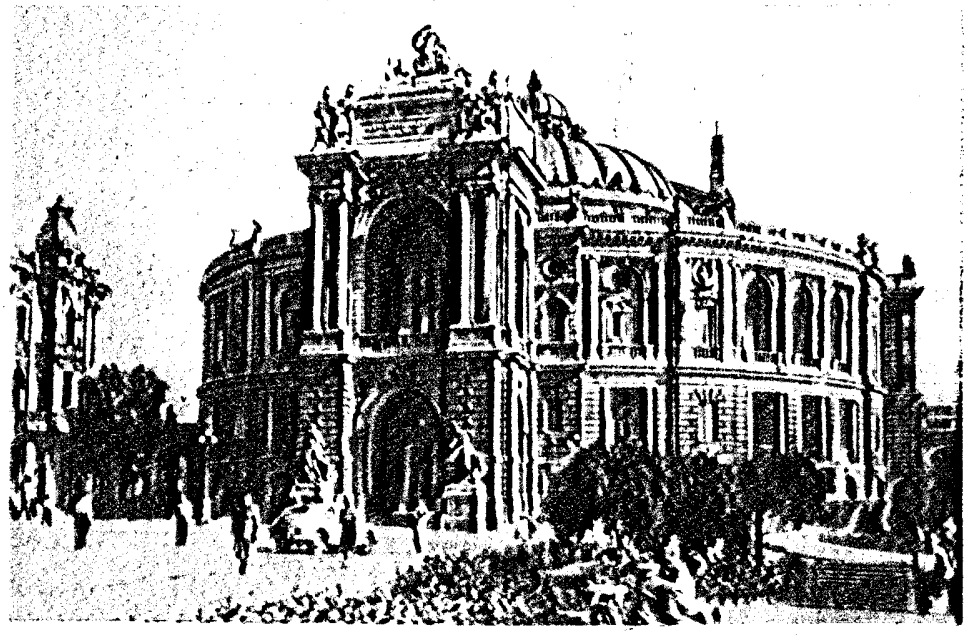
8a



«ПОБЕДА»

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Одесса. Театр оперы и балета

Odessa. Opera and Ballet Theatre

Ялта. Улица Ленина

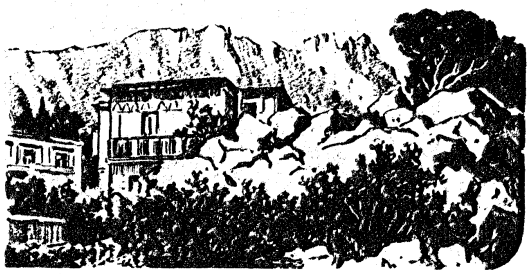
Yalta. Lenin Street

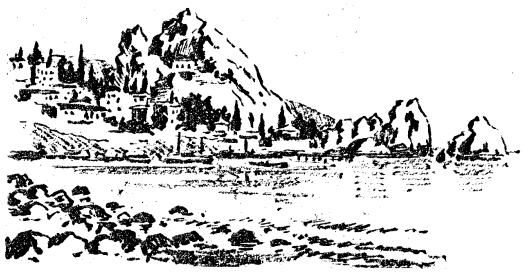
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Черноморское Государственное Морское Пароходство

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8





Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

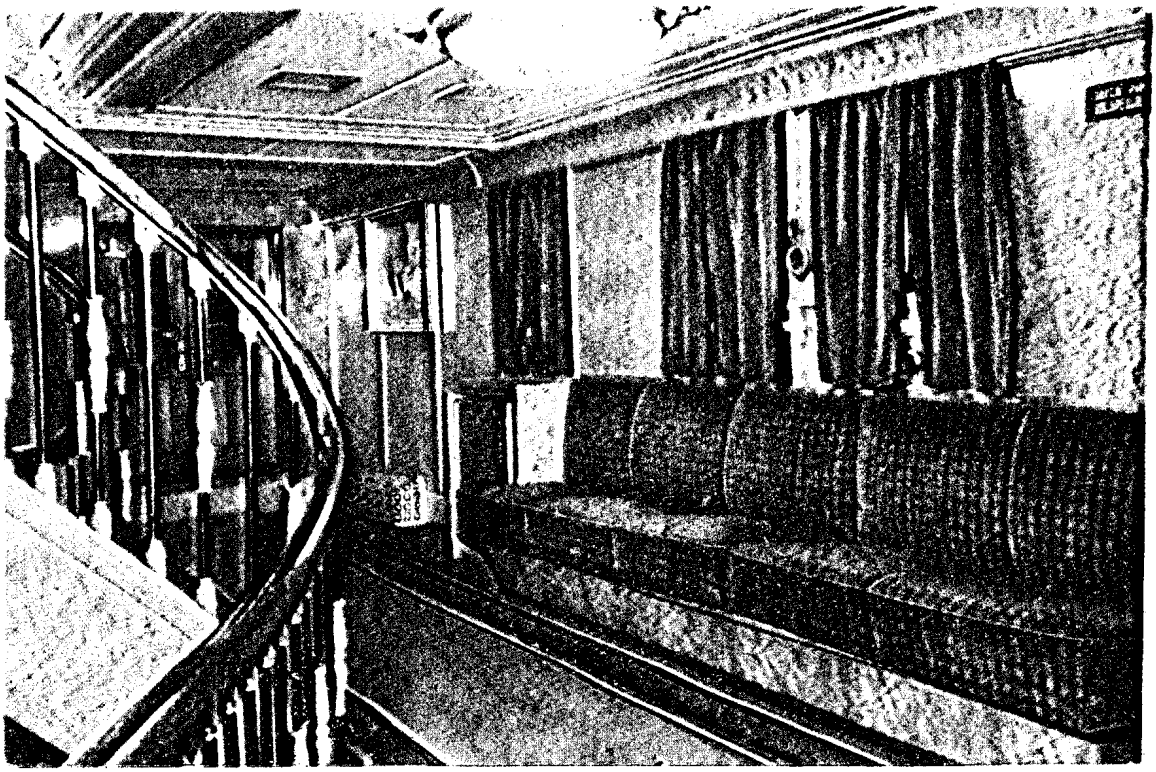
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Теплоход «Победа» имеет водоизмещение 9828 тонн, длину 153,9 метра, ширину 18,5 метра; пассажировместимость — 433 человека.

Судно располагает хорошо оборудованными каютами «люкс», первого, второго и третьего класса, ресторанами, барами, музыкальным салоном, салоном отдыха, детской комнатой, библиотекой, прогулочными палубами и танцевальными площадками. На теплоходе имеются морские и пресные ванны, души, бассейн для плавания, амбулатория, парикмахерская, фотоателье, почтово-телеграфное отделение, камеры хранения, киоски: книжно-газетный, сувениров и дорожных вещей.

The motorvessel «Pobeda» has a displacement of 9828 tons, a length of 153,9 metres, a breadth of 18,5 metres; she has accomodation for 433 passengers.

The ship has a comfortably furnished de-luxe, first, second and third class cabins, restaurants, bars, musical saloon, lounge, nursery, library, promenade decks and dancing floors. There are baths with sea and fresh water, showers, swimming pool, hospital, hairdressing saloon, photo-studio, post and telegraph office, check rooms, book-newspaper stall, stands for souvenirs and travel articles.

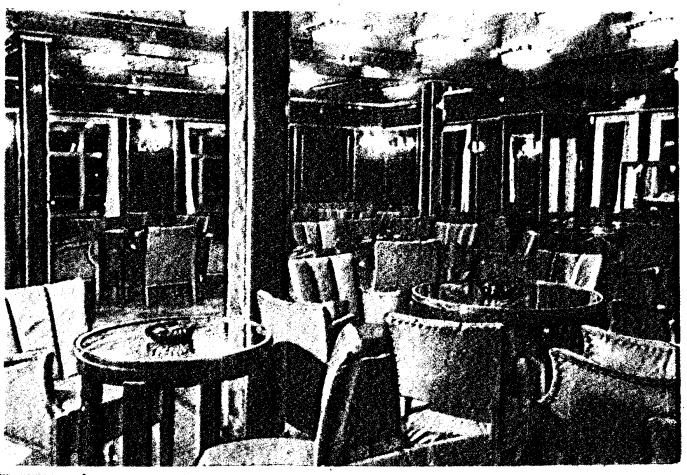


Вестибюль первого класса

First-class Vestibule

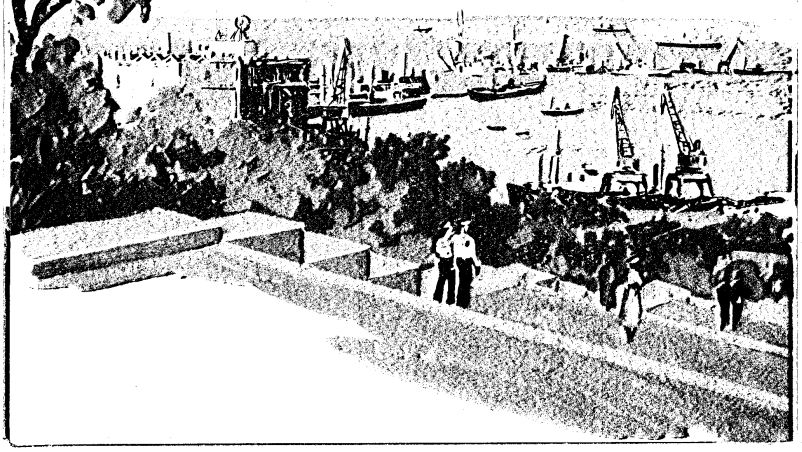
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

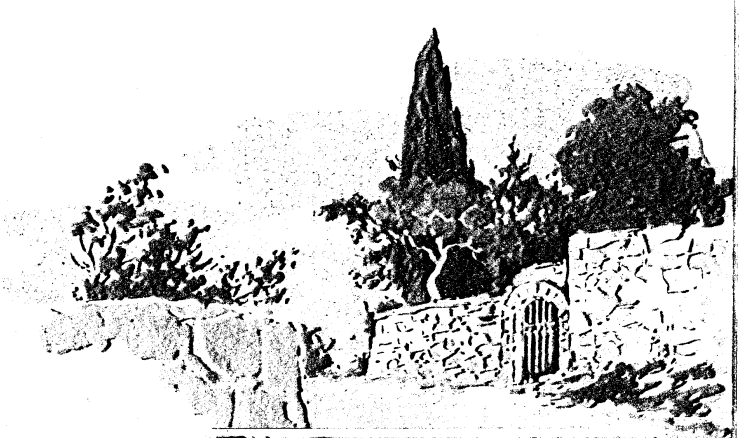
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

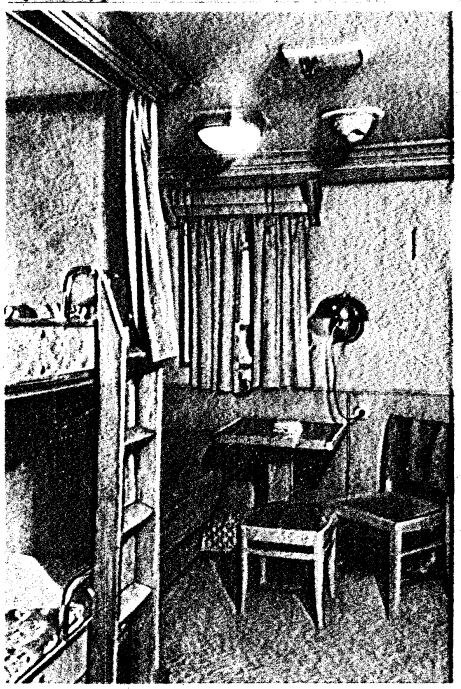


Курительный салон

Smoking Saloon





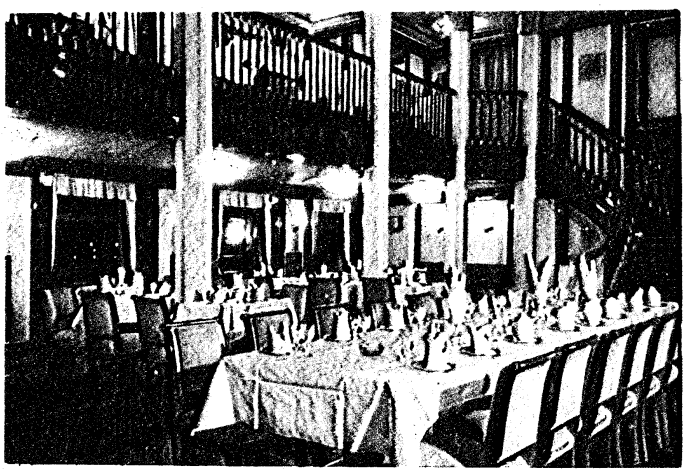


Каюта второго класса

Second-class Cabin

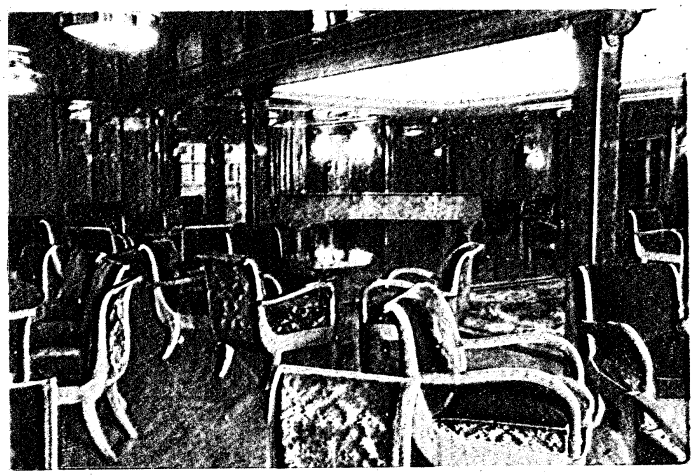
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



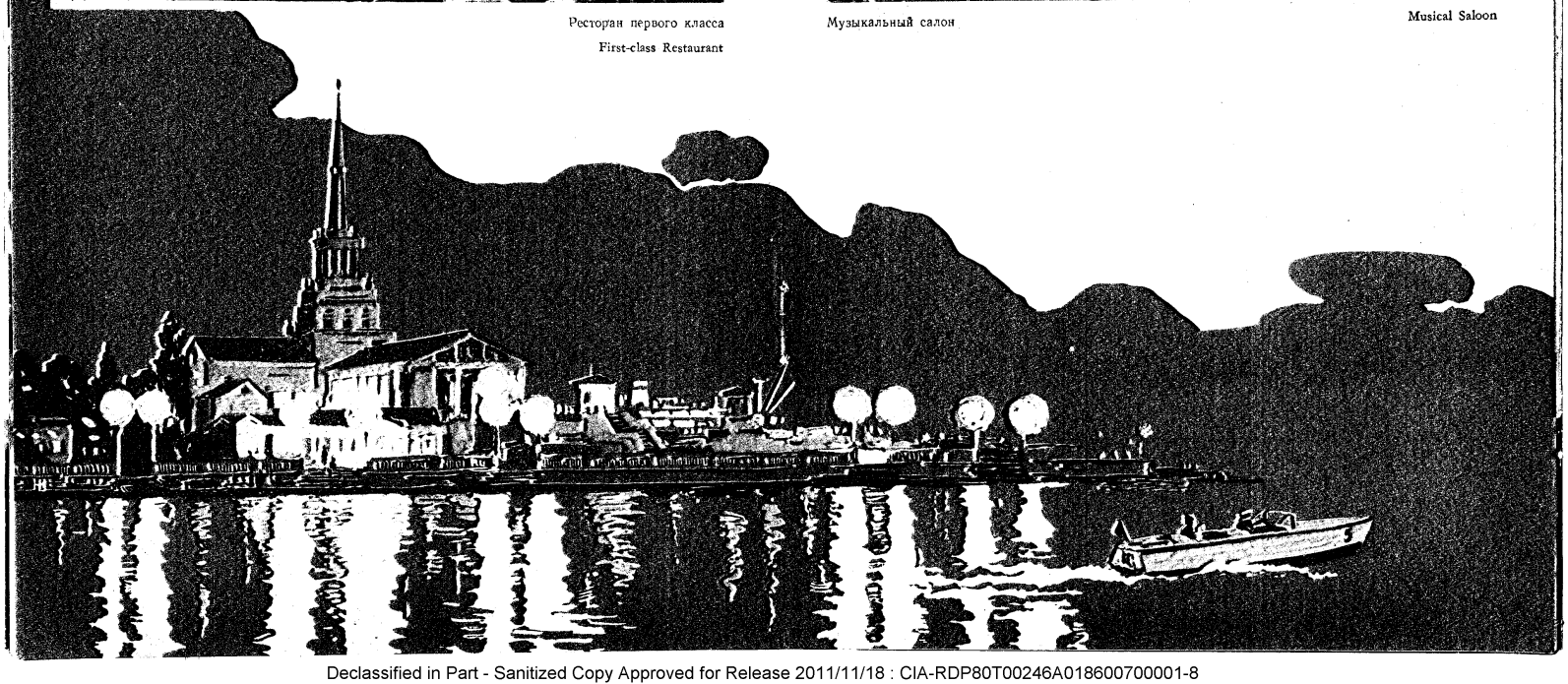
Ресторан первого класса

First-class Restaurant



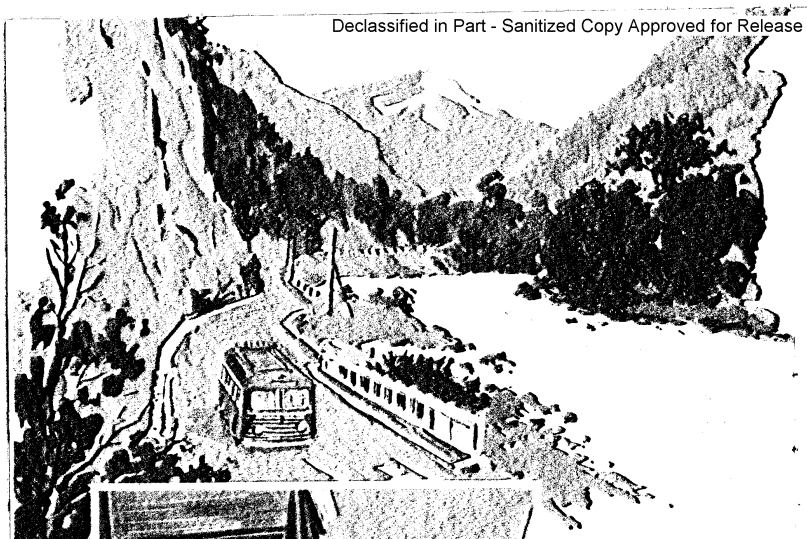
Музыкальный салон

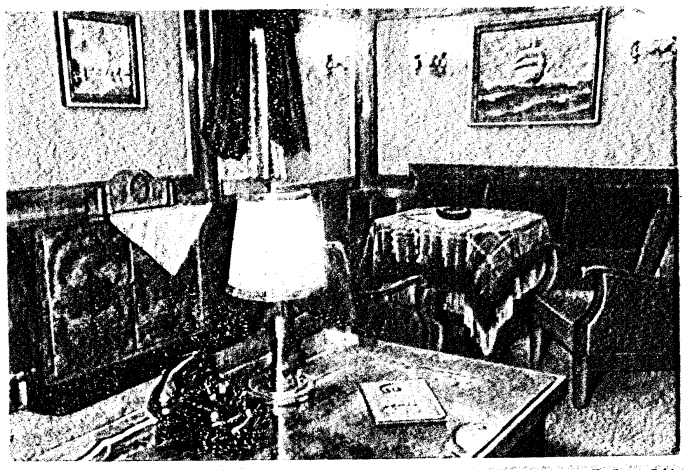
Musical Saloon



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

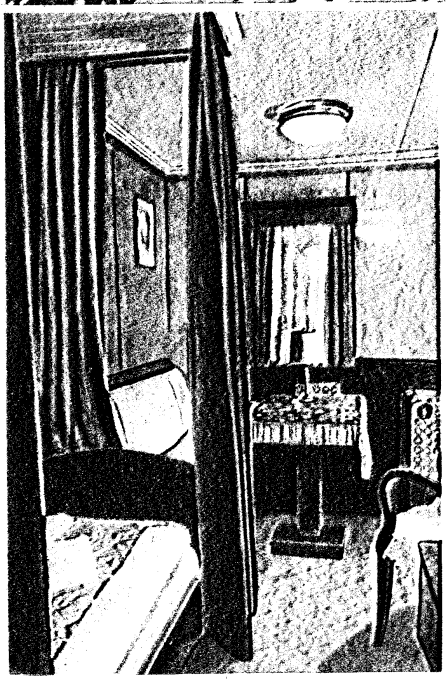
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8





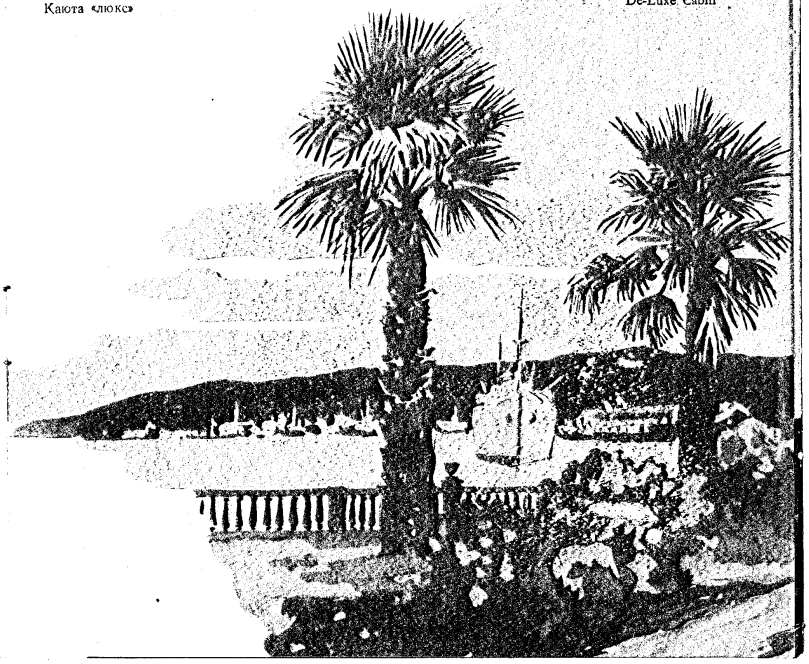
Каюта «люкс»

De-Luxe Cabin



Каюта первого класса

First-class Cabin

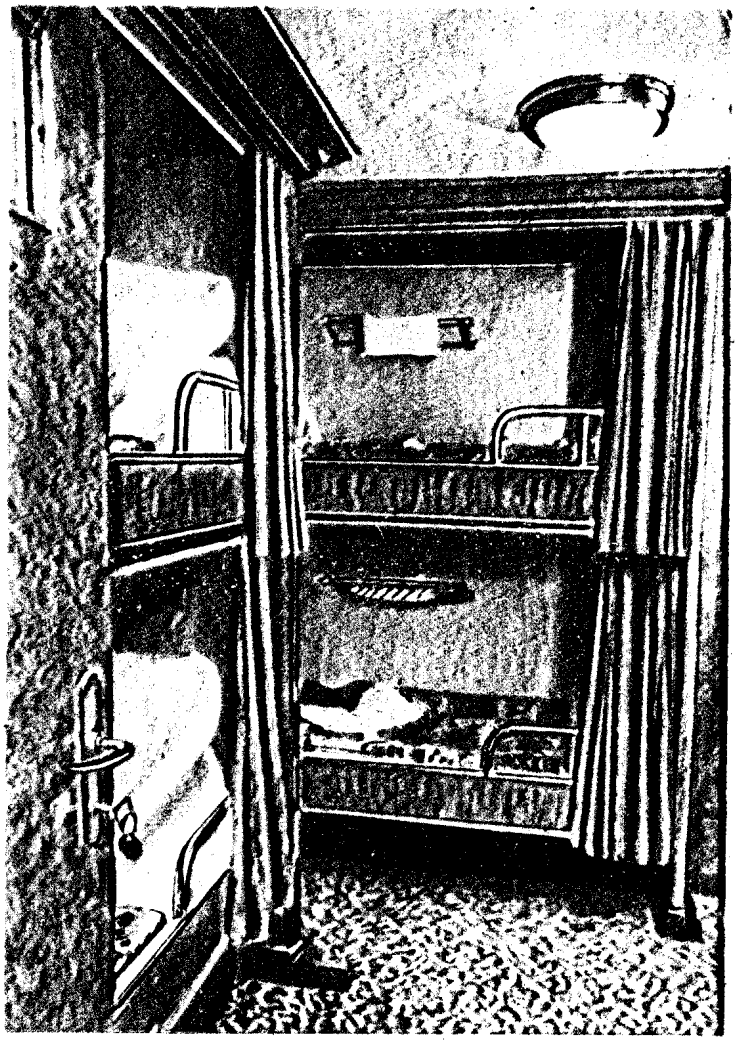


Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

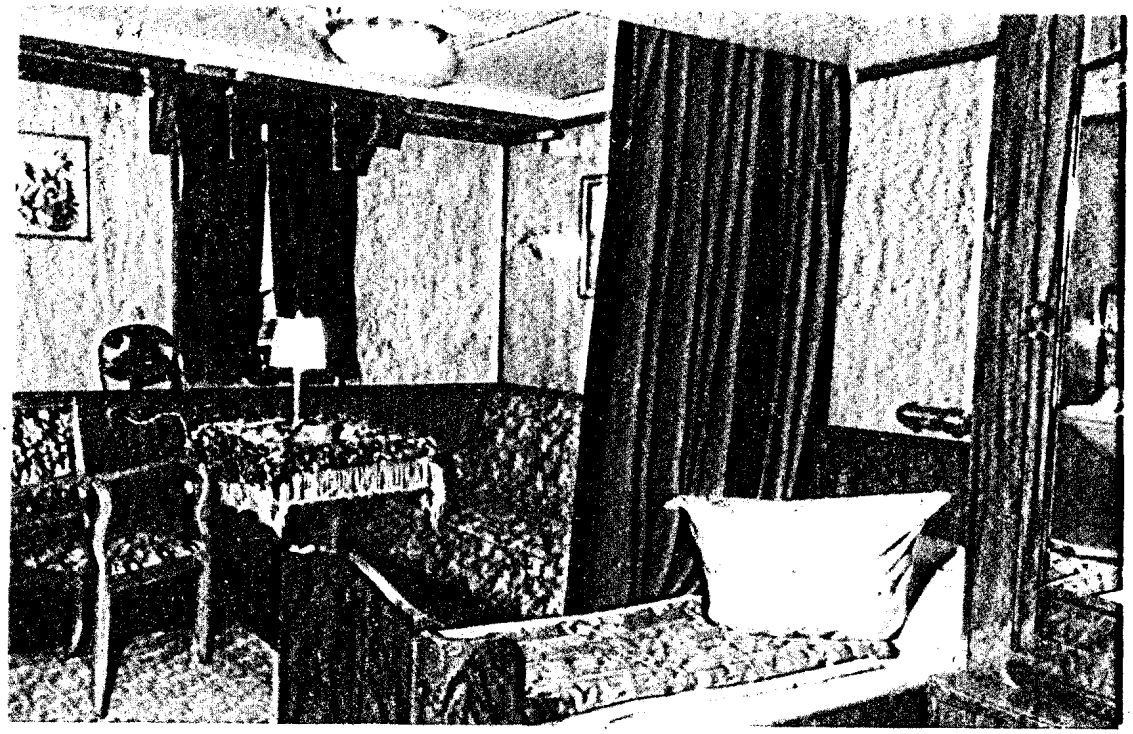
Каюта третьего класса

Third-class Cabin



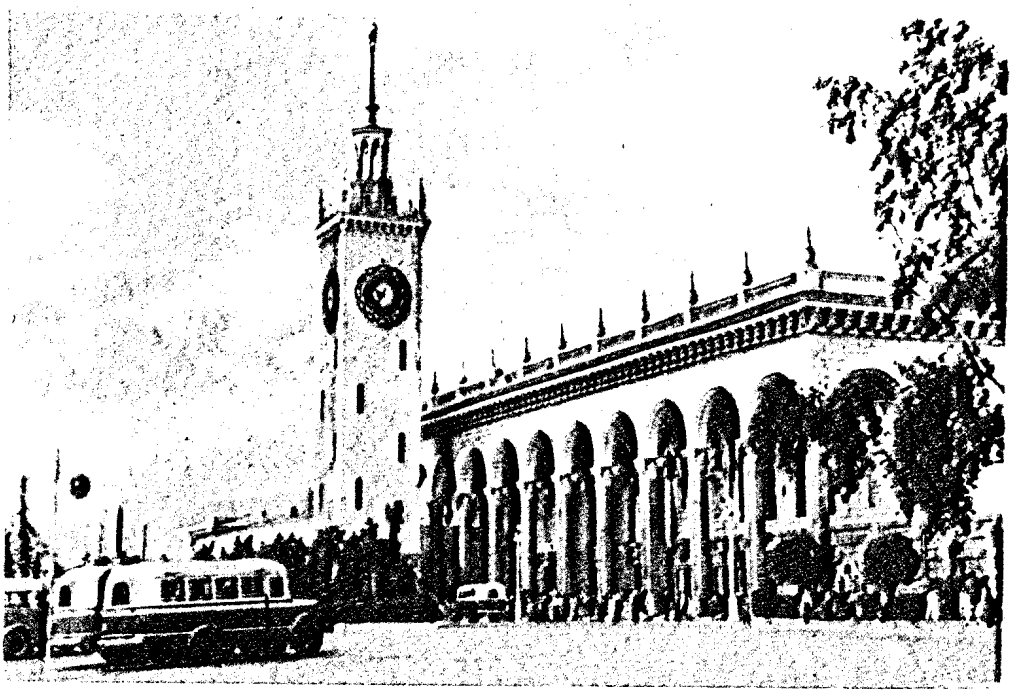
Каюта »люкс»

De-Luxe Cabin



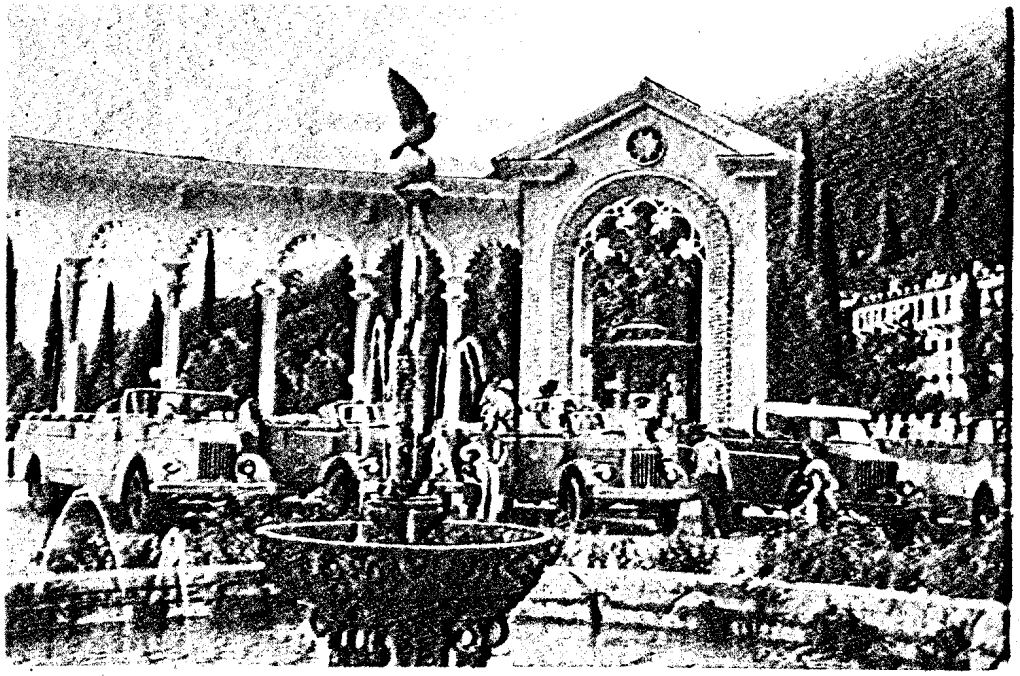
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Сочи. Железнодорожный вокзал

Sochi. Railway Station



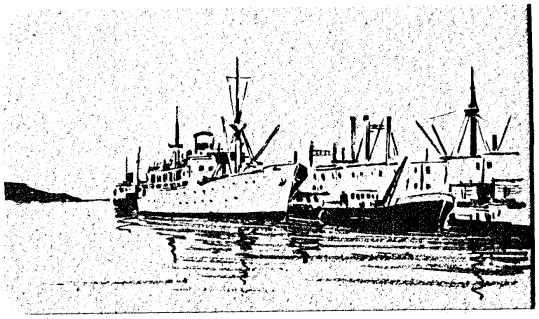
Гагра. Колоннада

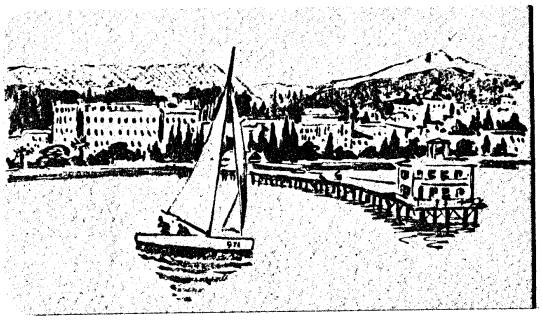
Gagra. Colonnade

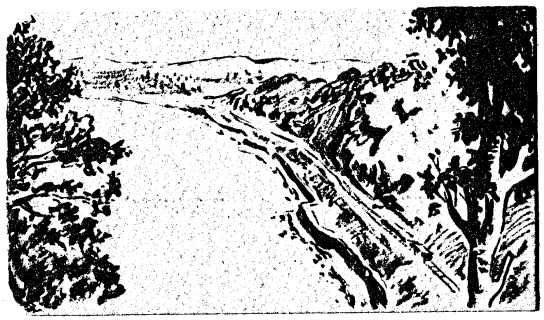
Издательство
«МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ»

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8







Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

3 руб. 20 коп.

«ПОБЕДА»

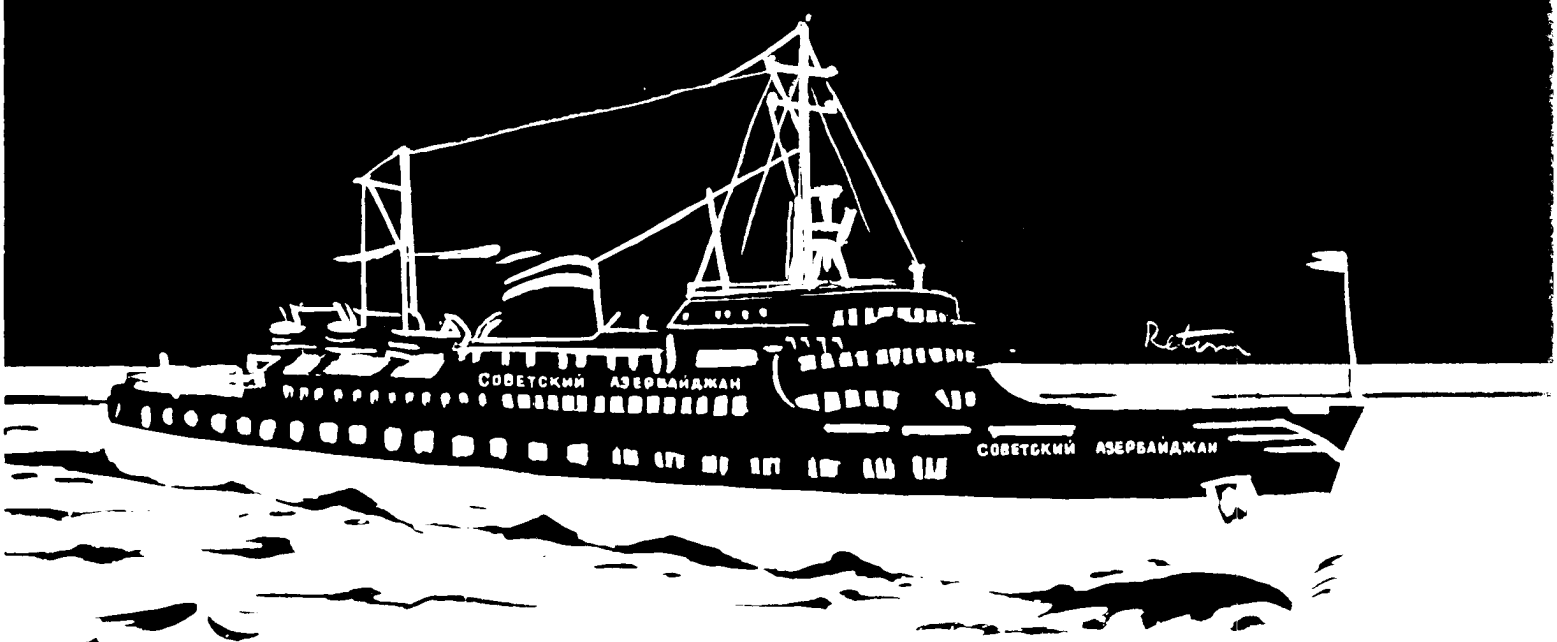
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 :
CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ГОРЬКОВСКИЙ СОВНАРХОЗ

ВЫСТАВКА ДОСТИЖЕНИЙ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

МОРСКОЙ



железнодорожный

ПАРОМ

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской дизельэлектрический трехвинтовой железнодорожный паром «Советский Азербайджан» предназначен для перевозки железнодорожных составов и пассажиров по Каспийскому морю на линиях Баку—Красноводск и Красноводск—Махач-Кала.

На вагонной палубе парома уложено четыре рельсовых пути протяженностью 488 *м*, что позволяет разместить 30 четырехосных 50-тонных, или 56 двухосных 20-тонных вагонов, или 18 пассажирских цельнометаллических вагонов, либо любых других вагонов с удельной нагрузкой до 12,0 *т* на 1 *пог. м* пути и общим весом состава до 2200 *т*.

Погрузка вагонов на паром предусмотрена с кормовой оконечности одновременно на два пути; время погрузки всего состава около 20 минут.

Кроме железнодорожных составов, на пароме предусмотрена перевозка 290 пассажиров в двух- и четырехместных каютах с мягкими спальными местами и в общих помещениях, оборудованных креслами самолетного типа.

Корпус парома и вагонная надстройка выполнены из стали 09Г2 повышенного сопротивления.

Пассажирские надстройки и рубки выполнены из алюминиевых сплавов.

Главная машинная установка состоит из четырех дизель-генераторов 3Д-100 мощностью по 1800 *л. с.*

Основные характеристики судна

Длина габаритная, *м*	133,7
Ширина корпуса, *м*	17,8
Высота борта при миделе до вагонной палубы, *м*	6,2
Водоизмещение, *т*	6056
Осадка при полном водоизмещении, *м*	4,0
Мощность гребной установки, *л. с.*	4 1800
Скорость хода, в узлах	16
Штат команды	67

Изготовитель — завод «Красное Сормово».

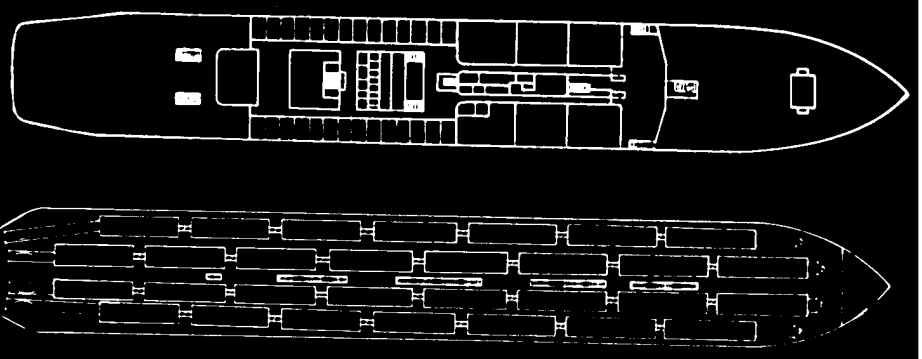
Центральное бюро технической информации.

МЦ 05366. Заказ 1660. Тираж 3000.
Типография Министерства культуры Марийской АССР.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

МОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПАРОМ

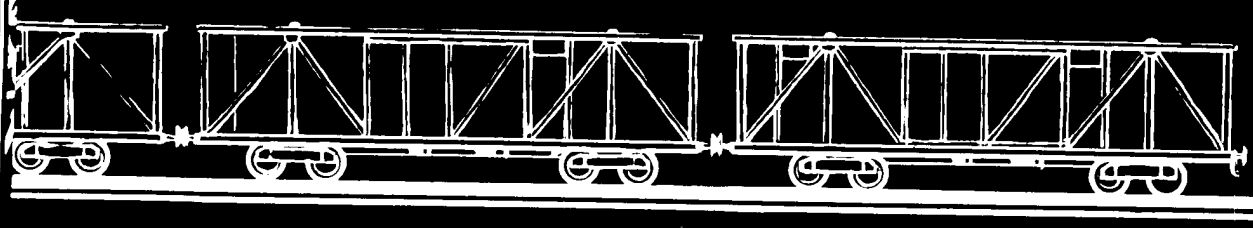


ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	133,8 *м*
Ширина	18,3 *м*
Осадка при полном водоизмещении	4,0 *м*
Водоизмещение	6015 *т*
Скорость	16 узл.

Морской закрытый трехвинтовой дизель-электрический железнодорожный паром предназначен для перевозки железнодорожных составов и пассажиров по Каспийскому морю на линиях Баку — Красноводск и Красноводск — Махачкала.

На пароме может перевозиться железнодорожный состав из 30 четырехосных 50-тонных вагонов или из 56 двухосных 20-тонных, или 18 пассажирских цельнометаллических вагонов, или из любых других вагонов с удельной нагрузкой до 12.0 *т* на 1 *пог. м* пути и общим весом состава до 2200 *т*.



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

На вагонной палубе уложено четыре рельсовых пути протяженностью 488 *м*.

Погрузка вагонов на паром предусмотрена с кормовой оконечности одновременно на два пути; время погрузки всего состава около 20 мин.

Кроме железнодорожных составов, на пароме предусмотрена перевозка 290 пассажиров в двух- и четырехместных каютах с мягкими спальными местами и в общих помещениях, оборудованных креслами самолетного типа.

На пароме установлены успокоительные цистерны.

Для улучшения управляемости судна предусмотрено подруливающее устройство водометного типа.

В качестве основного материала для корпуса и вагонной надстройки применена сталь 09Г2. Пассажирская надстройка и рубки выполнены из легких алюминиевомагниевых сплавов. Непотопляемость парома обеспечивается при затоплении любых двух смежных отсеков.

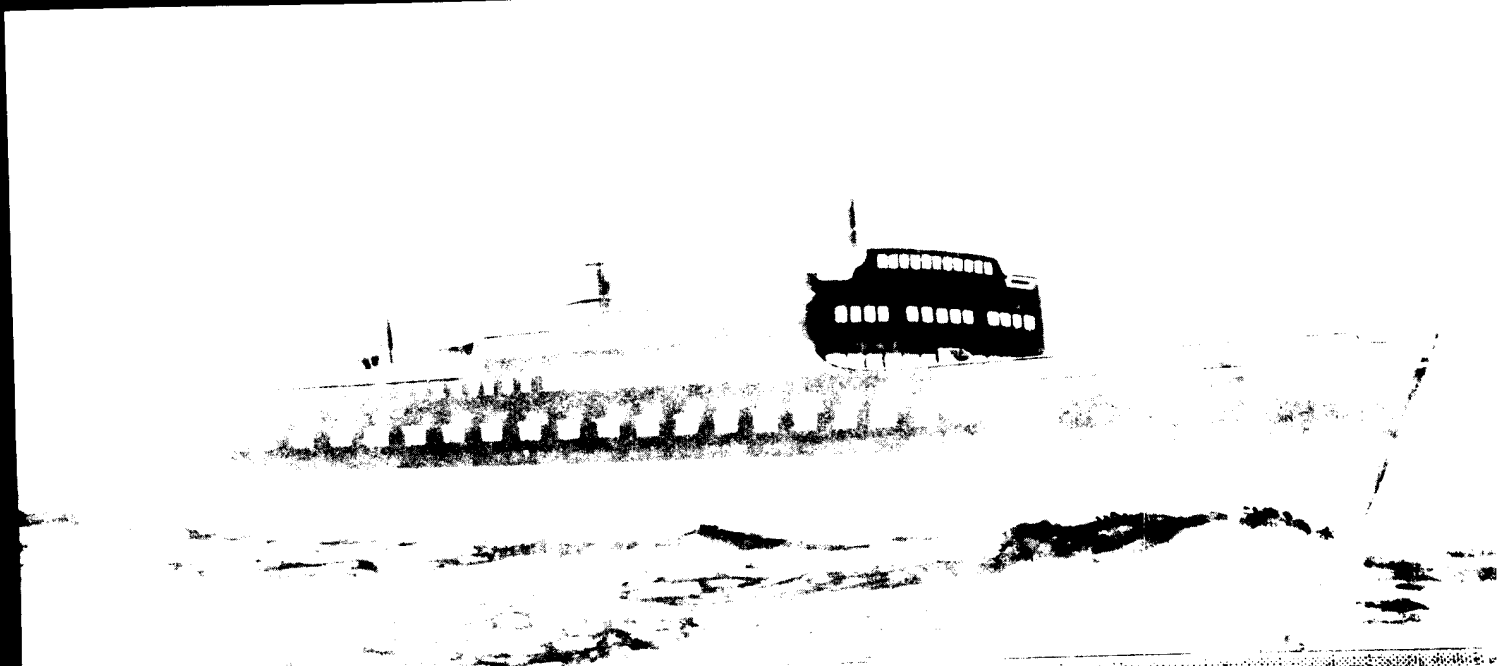
Дальность плавания полным ходом (по запасам топлива, масла, воды и продовольствия) 1000 миль.

Главная машинная установка состоит из четырех дизель-генераторов 3Д-100 мощностью по 1800 *л.с.* (1250 *квт*).

Привод гребных винтов — электрический от трех гребных электродвигателей. Управление электродвижением — дистанционное из ходовой рубки.

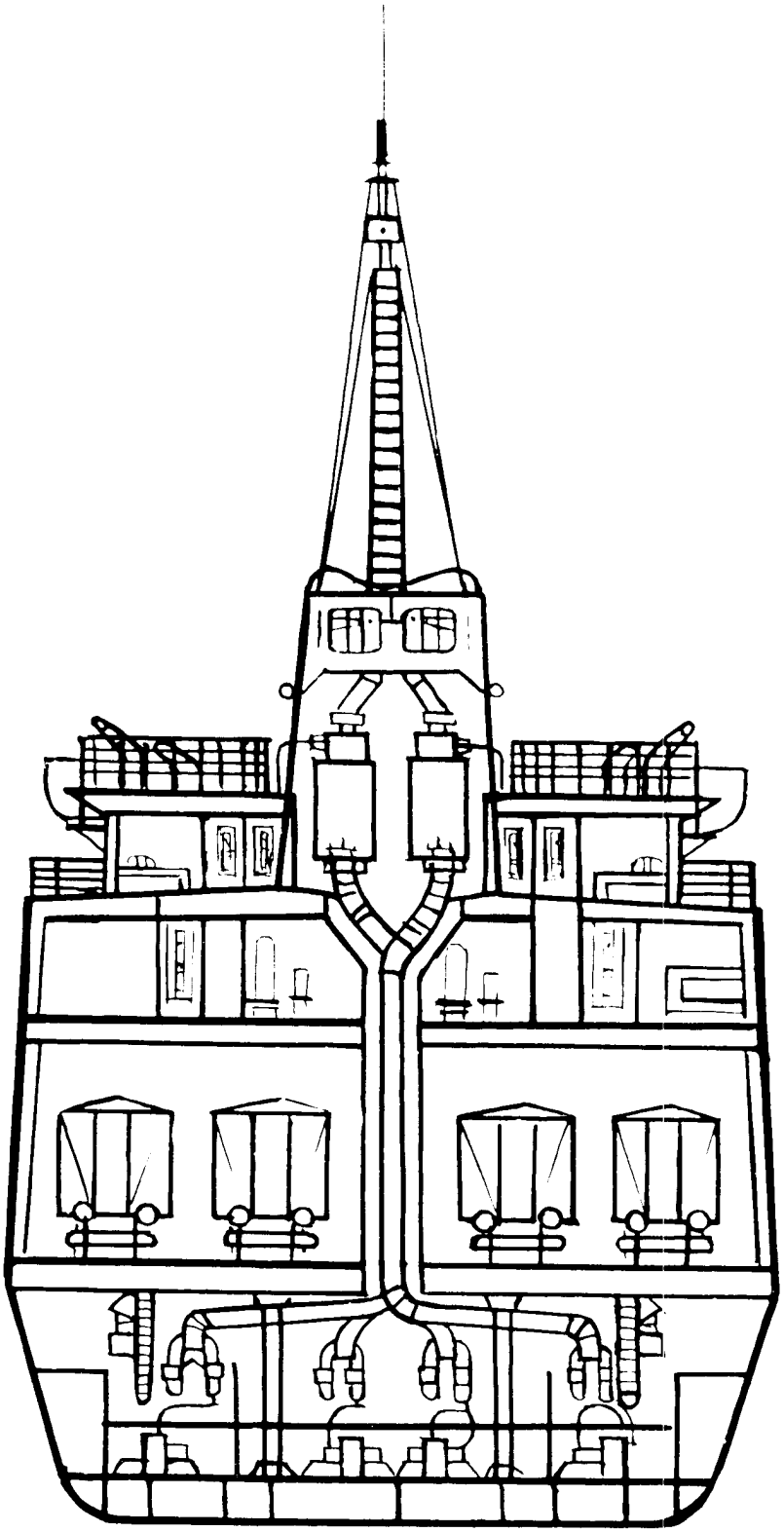
Котельная установка парома полностью автоматизирована; также автоматизированы утилизационные котлы, использующие тепло выхлопных газов главных двигателей.

Судно снабжено современным радио- и навигационным оборудованием. Предусмотрен телевизионный просмотр береговых причалов при швартовках. В пассажирских и жилых помещениях — кондиционирование воздуха.



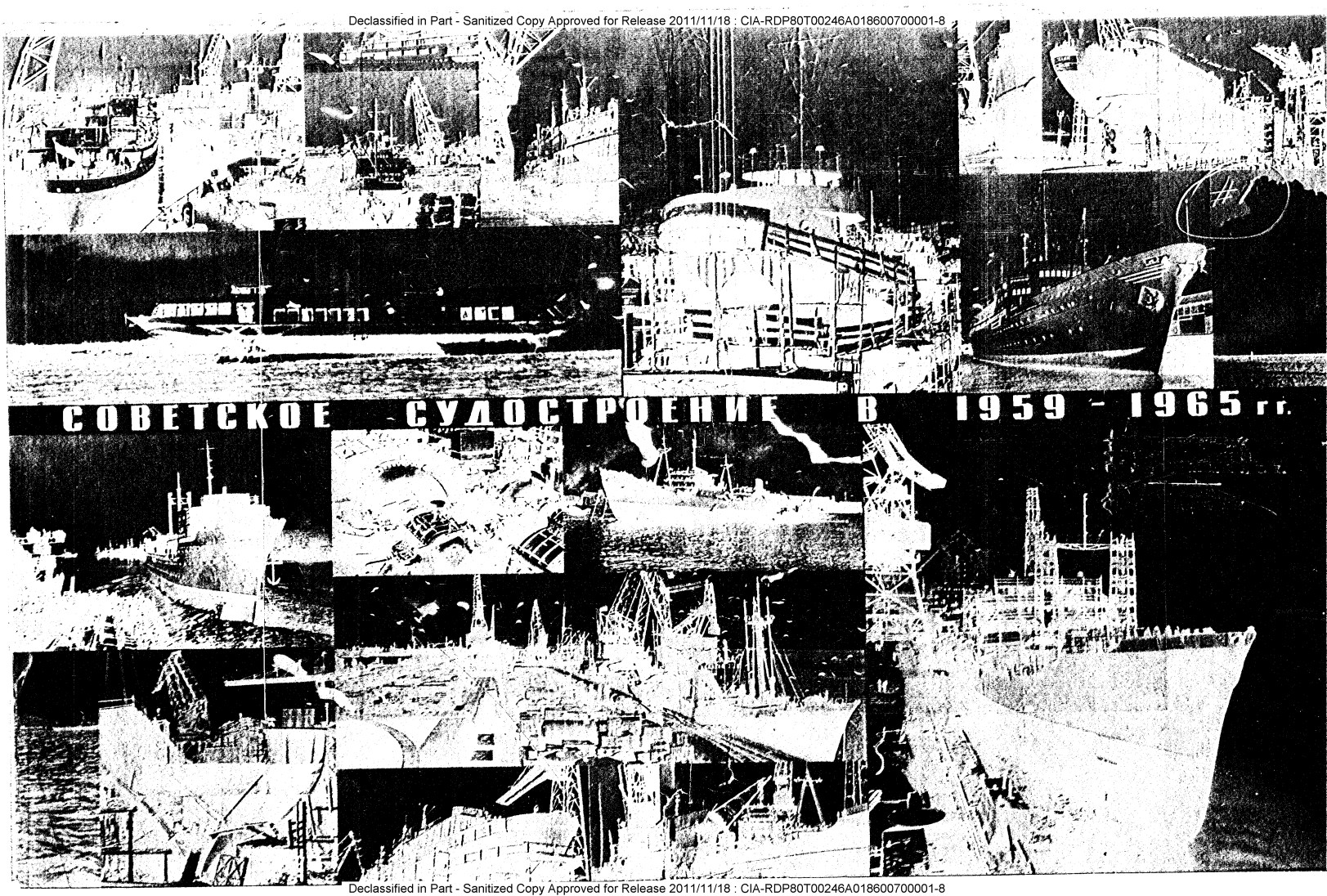
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

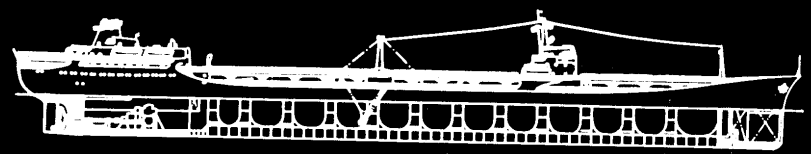
ТАНКЕР

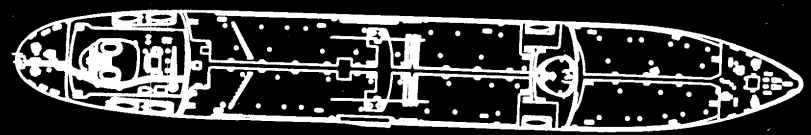
ТИПА «СОФИЯ»

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 43 000 ТОНН

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	230,0 *м*
Ширина	31,0 *м*
Высота борта	15,4 *м*
Осадка	11,3 *м*
Водоизмещение	59 850 *т*
Дедвейт	45 850 *т*
Мощность силовой установки	19 000 *л. с.*
Скорость	ок. 17,5 узла
Дальность плавания	12 000 миль





Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

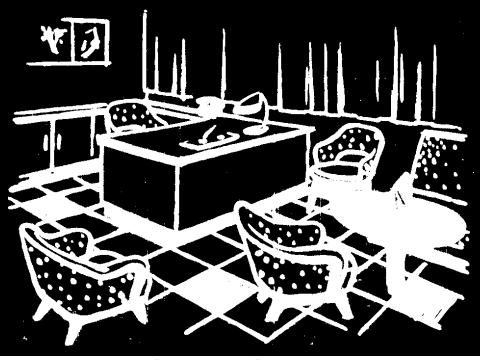
Турбоходные танкеры типа «София» предназначены для перевозки нефтепродуктов любых сортов на дальние расстояния.

Корпус судна сварной из низколегированной стали марки СХЛ-4. Продольные переборки танков плоские, а поперечные имеют вертикальные гофры.

Судно с наклонным форштевнем, бульбообразным носом и крейсерской кормой. Средняя рубка—четырехъярусная, кормовая—трехъярусная. На средней рубке оборудован ходовой мостик с круговым обзором, в котором объединены рулевая и штурманская рубки.

Весь экипаж размещен в просторных, удобных и комфортабельных одноместных каютах, оборудованных системой кондиционирования воздуха. Танкер имеет салоны для отдыха команды и комсостава, курительные салоны, библиотеку и открытый плавательный бассейн, на палубе — спортплощадку.

Грузовая и зачистная системы обеспечивают возможность одновременного приема и выдачи двух различных сортов груза на оба борта или на любой один борт.



В машинном отделении оборудован центральный пост с единым пультом дистанционного управления главным турбозубчатым агрегатом и котлами.

По уровню механизации трудоемких процессов, а также автоматизации управления судном и энергетической установкой танкеры этого типа являются одними из наиболее совершенных.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ТАНКЕР

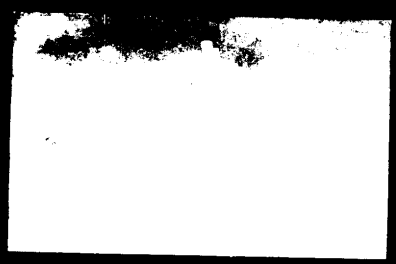
ПЕКИН

Турбинные танкеры типа «Пекин» предназначаются для перевозки нефтепродуктов между портами Черноморского и Дальневосточного бассейнов, а также для других дальних перевозок.

Корпус судна сварной конструкции выполнен в основном из низколегированной стали марки СХЛ-4. Продольные переборки танков имеют горизонтальные гофры, поперечные переборки — вертикальные.

Весь экипаж размещен в удобных комфортабельных одно- и двухместных каютах. На судне имеются кают-компания, музыкальный и два курительных салона, библиотека, столовая, красный уголок, плавательный бассейн, открытая спортплощадка.

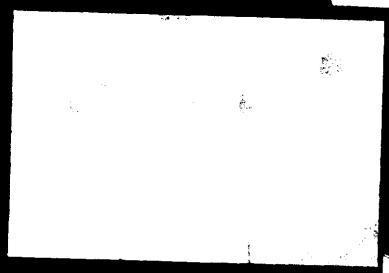
Все жилые и общественные помещения судна, медицинский блок и рубки снабжены эффективной системой кондиционирования воздуха.

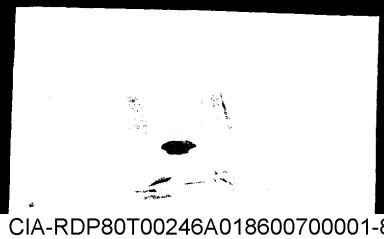


На судне имеются мощная силовая и энергетическая установки. Два главных паровых котла, производящих пар высоких параметров, и силовая установка автоматизированы.

Предусмотрены электрическая пожарная сигнализация с автоматическими и ручными пожарными извещателями.

Грузовая и зачистная системы обеспечивают возможность одновременного приема и выдачи трех различных сортов груза на оба или на любой один борт и перекачку грузов из одного танка в любой другой. Для замера уровней груза в танках, помимо измерительных труб, предусмотрены дистанционные пневмо-электрические уровнемеры. Производительность грузовых турбонасосов — 3×750 $м^3/час$ при напоре 100 $м$ вод. ст.





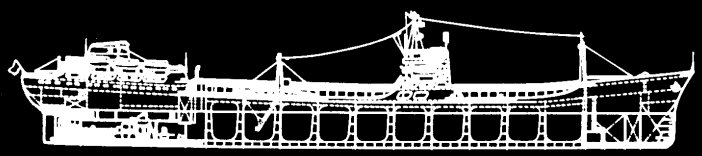
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 27 000 ТОНН

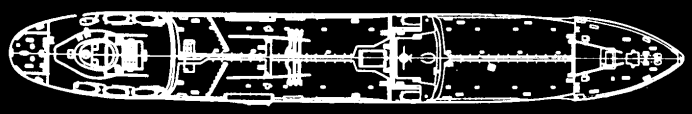
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Специальная система подсушки воздуха с химическими поглотителями влаги предотвращает коррозию корпуса изнутри. Защита гребного винта и корпуса снаружи осуществляется с помощью протекторов.

Судно оборудовано автоматическим рулевым и современными радионавигационными устройствами.



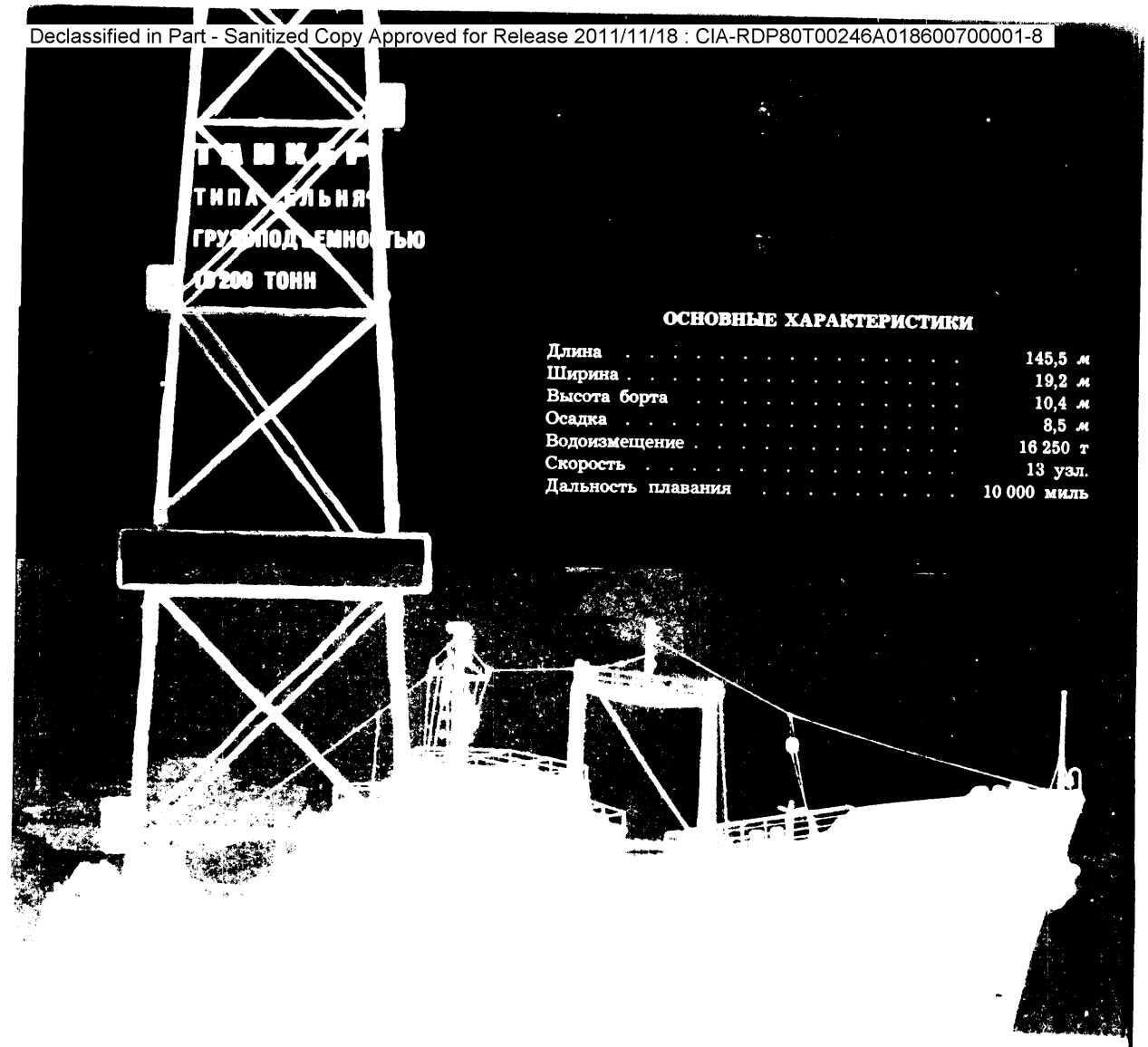


ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	202,8 *м*
Ширина	25,8 *м*
Высота борта	13,7 *м*
Осадка	10,65 *м*
Грузоподъемность	27 000 *т*
Мощность главного турбозубчатого агрегата	19 000 *л. с.*
Скорость	18,5 узла
Объем грузовых танков	39 800 $м^3$

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



ТАНКЕР
ТИПА «ЛЕНЬЯ»
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ
16 200 ТОНН

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	145,5 *м*
Ширина	19,2 *м*
Высота борта	10,4 *м*
Осадка	8,5 *м*
Водоизмещение	16 250 *т*
Скорость	13 узл.
Дальность плавания	10 000 миль

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Танкер предназначен для перевозки нефтепродуктов, с учетом возможности перевозки двух сортов груза одновременно.

Танкер типа «Ельня» — одновинтовой однопалубный теплоход с баком, средней надстройкой и ютом, крейсерской кормой, с машинным отделением, расположенным в кормовой части судна, и насосным отделением — в средней части.

Непотопляемость танкера обеспечена при затоплении одного любого отсека. Корпус судна сварной конструкции выполнен из стали марок О9Г2 и Ст.4С.

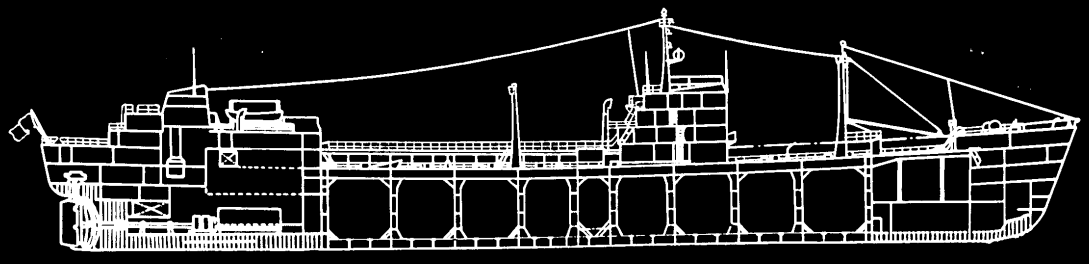
Экипаж танкера размещен в одно- и двухместных каютах. На судне имеются кают-компания комсостава с курительным салоном и столовая команды с комнатой отдыха, а также другие общественные, хозяйственно-бытовые и санитарные помещения.

Для отделки помещений применены новые материалы.

Спасательные шлюпки стальные с ручным и моторным приводом на винт.

Главными двигателями судна являются два дизеля марки 8ДР 43/61 мощностью по 2000 *л. с.* при 250 об/мин, работающие на один гребной вал через гидрозубчатую передачу. Пуск, реверс и изменение оборотов производятся с центрального поста управления двигателями, расположенного в машинном отделении.

Для обеспечения судна электроэнергией установлены два вспомогательных дизель-генератора мощностью по 270 *квт* при 300 об/мин. Аварийно-стояночный дизель-генератор имеет мощность 100 *квт*.



На танкере установлены два вспомогательных котла паропроизводительностью по 8000 *кг/час*. Для осуществления грузовых операций в насосном отделении установлены четыре паровых поршневых насоса производительностью по 250 $м^3$/*час*, с предельным давлением нагнетания 100 *м* вод. ст.

Танкер оборудован современными навигационными приборами и средствами радиосвязи.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 2500/3900 ТОНН

ХЛОПКОВОЗ СМЕШАННОГО ПЛАВАНИЯ

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	120,0 *м*
Ширина	15,0 *м*
Высота борта	6,5 *м*
Грузоподъемность:	
при осадке 3,3 *м*	2500 *т*
при осадке 4,2 *м*	3900 *т*
Скорость	11,5 узла
Автономность	8 суток

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Универсальное (река — море) однопалубное двухвинтовое сухогрузное судно предназначено для перевозки хлопка, леса и других массовых грузов по системе Большой Волги и Каспийскому морю.

Корпус выполнен из сталей повышенной прочности 09Г2 и СХЛ-4.

Два главных двигателя марки 8ДР 30/50-М55 с замкнутой системой охлаждения имеют номинальную мощность 800 *л. с.* каждый при 300 об/мин.

Судно оборудовано современными навигационными приборами (гирокомпасом, гидравлическим лагом, эхолотом, радиолокатором) и приемо-передающими радиостанциями.

Габаритная высота судна со склоненными мачтами при осадке без груза с балластом составляет 14,0 *м*. Это дает возможность организовать сквозные бесперевалочные перевозки грузов из портов Каспийского моря в бассейн реки Волги и снизить себестоимость перевозок на 20—22%.

Команда размещается в одно- и двухместных каютах, практиканты — в четырехместных. Все каюты оборудованы умывальниками с горячей и холодной водой, а также системой кондиционирования воздуха.

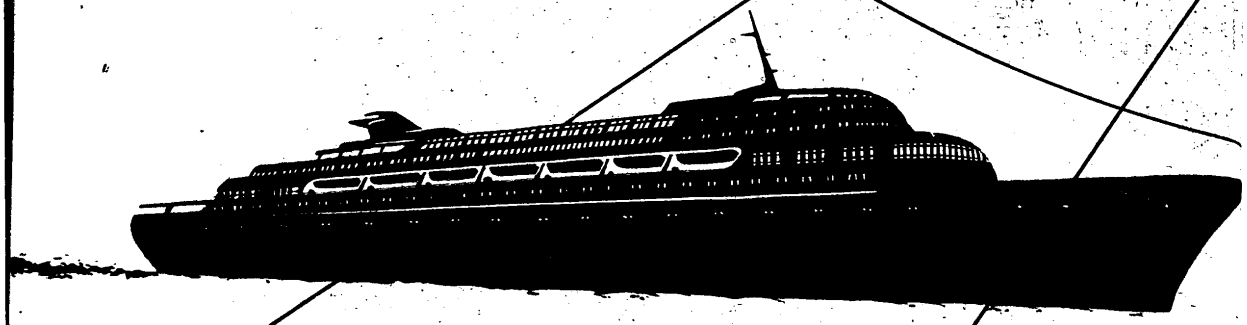
Для улучшения и облегчения условий труда команды на хлопколесовозе осуществлены централизованное управление главными двигателями с поста машинного отделения; автоматизация утилизационной котельной установки по питанию и регулированию производительности; автоматизация вспомогательного котла по горению и питанию; дистанционное управление из ходовой рубки системой углекислотного тушения в грузовых трюмах; механизированное люковое закрытие со складывающимися люковыми крышками; кондиционирование воздуха в жилых и служебных помещениях; дистанционный замер уровня жидкостей в цистернах.

На некоторых судах серии намечены к внедрению дополнительно дистанционное управление главными двигателями из ходовой рубки, комплексная автоматизация котельных установок, дистанционное управление балластной системой, установка авторулевого, дымовая пожарная сигнализация.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

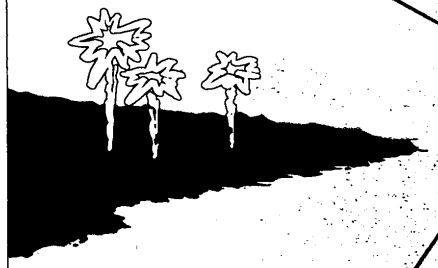
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ОКЕАНСКИЙ ПАССАЖИРСКИЙ ЛАЙНЕР



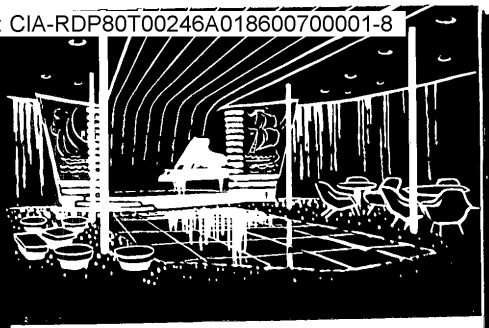
ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

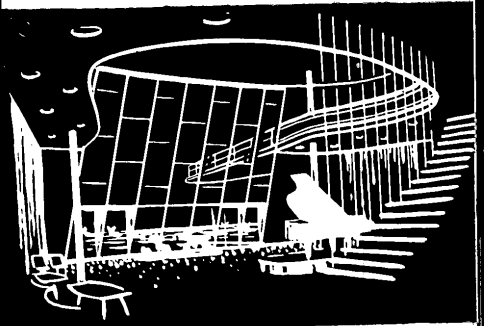
Длина	ок. 230 *м*
Ширина	ок. 27,0 *м*
Высота борта	19,5 *м*
Осадка	8,8 *м*
Водоизмещение	ок. 28 500 *т*
Дедвейт	ок. 8500 *т*
Пассажировместимость	750—1000 человек
Скорость	ок. 28 узл.
Дальность плавания	8000 миль
Автономность	30 суток

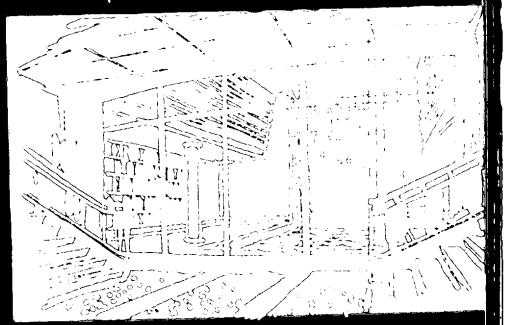


Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8







Судно предназначено для перевозки пассажиров на регулярных океанских линиях и для морских путешествий.

Судно двухвинтовое многопалубное с наклонным форштевнем и крейсерской кормой, с четырехъярусной надстройкой. Машинно-котельное отделение расположено в корму от миделя. Одиннадцать водонепроницаемых поперечных переборок обеспечивают непотопляемость судна при затоплении двух любых смежных отсеков. Два трюма-гаража судна рассчитаны на 50—60 автомобилей. В грузовые трюмы принимается до 1500 *т* груза.

Корпус сварной конструкции, в основном из стали 09Г2.

Надстройки выше верхней палубы из алюминиевомагниевого сплава.

Для отделки жилых и общественных помещений широко использованы новые материалы — пластики, легкие сплавы, оргстекло, огнезащитные ткани и т. д.

Пассажиры размещаются в комфортабельных двухместных каютах с одноярусным расположением коек и индивидуальным санблоком. В каждой каюте предусмотрены дополнительные откидные койки или диваны. Красивые и удобные каюты, танцевальные, музыкальные и курительные салоны, салоны отдыха, библиотека, кинозал, закрытый и открытый бассейны, спортплощадки, ресторан, кафе, бары, лифты между палубами, кондиционирование воздуха во всех помещениях обеспечивают комфорт и максимальные удобства для пассажиров.

Комсостав, команда и обслуживающий персонал размещены в комфортабельных одно- и двухместных каютах.

Судно имеет 12 спасательных пластмассовых шлюпок вместимостью по 120 чел.

Для быстрой связи с берегом на судне предусмотрены разъездные катера.

Погрузка грузов, автомашин и провизии осуществляется через бортовые лацпорты с помощью специальных консольных кранов.

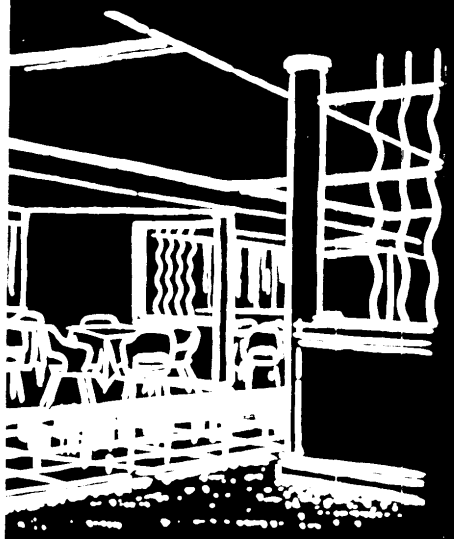
Судно оборудовано активными успокоителями качки.

Механическая установка — паротурбинная на высоких параметрах пара мощностью около 2×36 000 *л. с.* Вспомогательные двигатели — турбогенераторы суммарной мощностью около 6000 *квт* и два стояночных дизель-генератора общей мощностью около 800 *квт*.

Предусмотрена комплексная автоматизация силовой установки и судовождения.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



ПАССАЖИРСКИЙ ТЕПЛОХОД

НА 230 ПАССАЖИРОВ

Судно предназначено для перевозки пассажиров на регулярных линиях Дальневосточного бассейна с обслуживанием Приморско-Сахалинских линий, восточного и западного побережья Камчатки, Курильских островов и Северного бассейна на линии Архангельск—Нарьян-Мар.

Судно двухвинтовое двухпалубное с наклонным форштевнем и крейсерской кормой, тремя ярусами рубок, машинным отделением в корме и грузовым трюмом в носовой части.

Шесть водонепроницаемых переборок обеспечивают непотопляемость судна при затоплении одного любого отсека.

Корпус судна сварной из низколегированной стали 09Г2 и стали Ст. 4С. Надстройки выше верхней палубы из алюминиевомагниевых сплавов. Для предохранения корпуса от коррозии предусмотрена катодная защита.

Для межкаютных выгородок и отделки помещений использованы новые облицовочные и декоративные материалы.

Пассажиры и команда размещаются в комфортабельных одно-, двух- и четырехместных каютах.

На судне имеются ресторан, бар, кафе, библиотека, кают-компания комсостава, столовая и красный уголок команды.

Спасательные шлюпки — из пластмассы, с ручным и моторным приводами.

Судно оборудовано современными судовыми устройствами, включая авторулевого. Имеются пассивные успокоители качки. На судне обеспечены хорошие условия обитаемости, кондиционирование воздуха и подача воды во все каюты.

Главные двигатели марки 8 ДРН 43/61-13Д имеют мощность 2×2500 *л. с.* Управление пуском, реверсом и изменением оборотов главных двигателей дистанционное из центрального поста и с местных постов у двигателей.

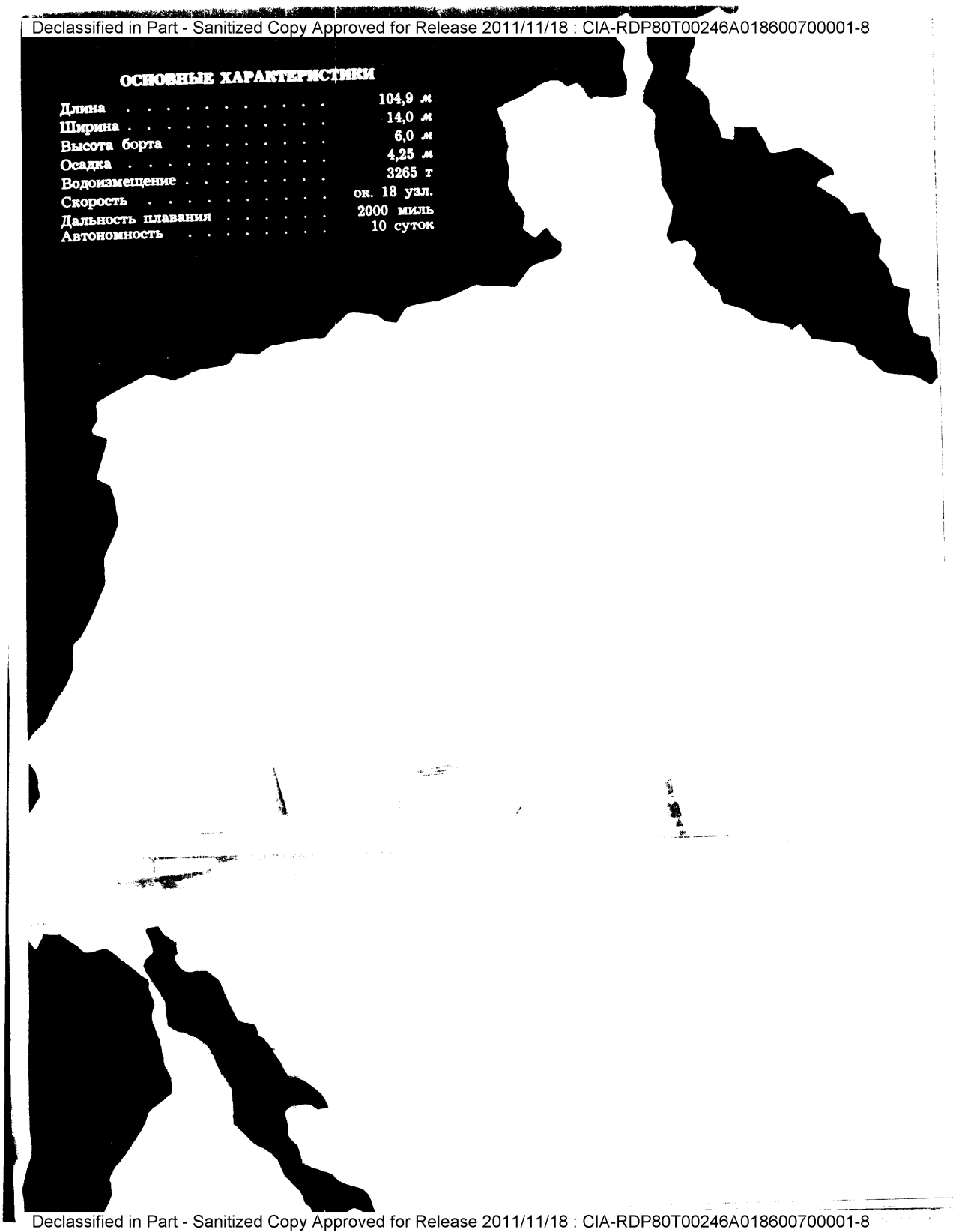
Установлены три вспомогательных дизель-генератора мощностью по 200 *квт* при 500 об/мин. Аварийный дизель-генератор имеет мощность 100 *квт*. Вспомогательная автоматизированная котельная установка обеспечивает паропроизводительность 2×1700 *кг/час*.

На судне применен трехфазный ток напряжением 220 *в*.

Теплоход оборудован всеми современными приборами и новейшими средствами радиосвязи.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

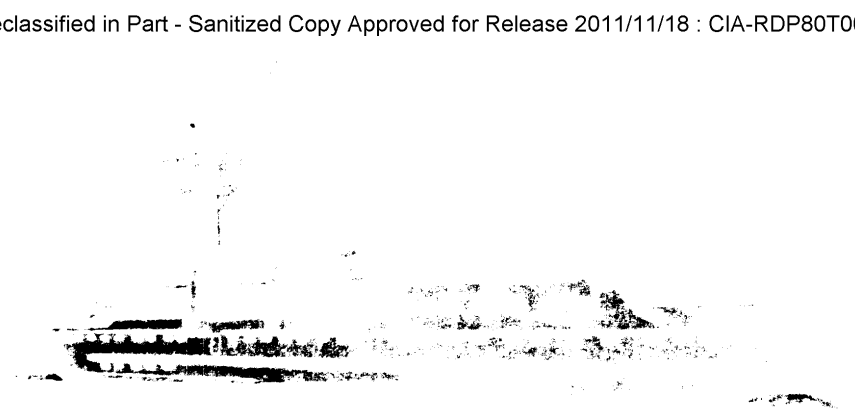


ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	104,9 *м*
Ширина	14,0 *м*
Высота борта	6,0 *м*
Осадка	4,25 *м*
Водоизмещение	3265 *т*
Скорость	ок. 18 узл.
Дальность плавания	2000 миль
Автономность	10 суток

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МОРСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОХОД

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

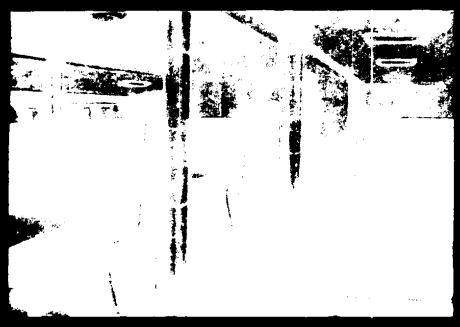
Длина	82,4 *м*
Ширина	13,3 *м*
Высота борта	5,6 *м*
Осадка	3,6 *м*
Водоизмещение	1875 *т*
Скорость	16 узл.
Мощность главных двигателей	4 × 1000 *л. с.*

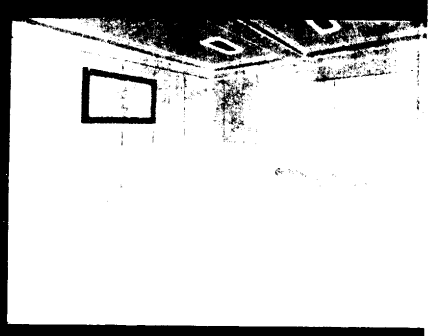
Судно предназначается для перевозки пассажиров на Каспийские морские месторождения нефти. Обладает высокими мореходными качествами.

Обтекаемость формы надстроек обеспечивает уменьшение воздушного сопротивления, что в условиях Каспия имеет большое значение.

Для защиты судна при швартовке к причалам в открытом море установлены два привальных бруса: на уровне главной палубы—стальной с резиновыми амортизаторами, на уровне верхней палубы — стальной пустотелый сегментного профиля. Судно снабжено прочными швартовными тросами.

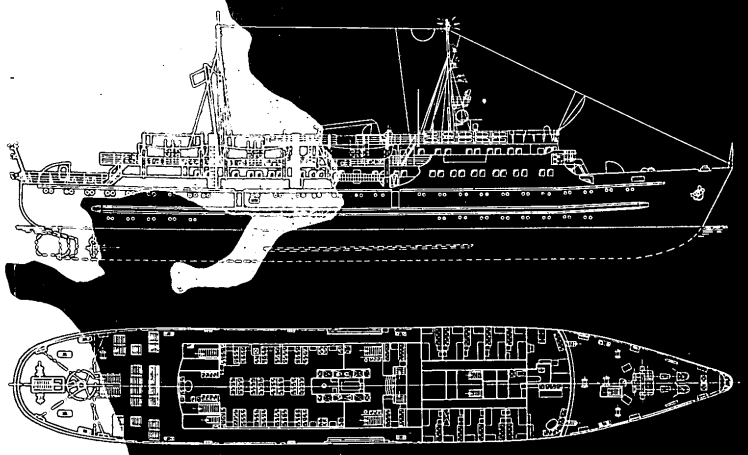
Безопасность посадки и высадки пассажиров при бортовой качке судна и его продольных смещениях относительно причала обеспечивается двумя трап-сходнями с каждого борта, имеющими шарнирное крепление. Подъем и спуск трап-сходней осуществляются с помощью электрических лебедок.





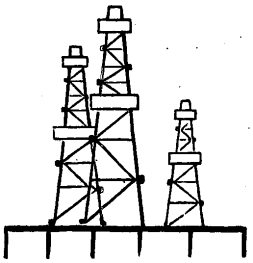
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

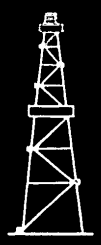
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

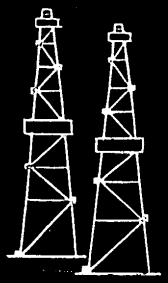


НА 600 ПАССАЖИРОВ

ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ПРОМЫСЛОВ КАСПИЯ







Для предохранения корпуса судна от коррозии предусмотрена катодная защита.

Управление гребными электродвигателями производится дистанционно из ходовой рубки и с крыльев ходового мостика; резервное управление — со щита электродвижения.

Наличие на судне кинозала, читальни, книжного киоска, кают отдыха, буфета, а также внутреннее оборудование и отделка помещений обеспечивают пассажирам необходимые удобства и возможность отдыха во время рейса.

Высокая скорость судна примерно в три раза сокращает время переезда нефтяников на морские промыслы.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

РЕЧНОЙ СУХОГРУЗНЫЙ ТЕПЛОХОД

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 5000 ТОНН

Сухогрузный однопалубный теплоход предназначен для перевозки массовых грузов по Волжско—Камско—Донскому бассейну и плавания по водохранилищам без ограничения по погоде. Корпус судна выполнен из сталей Ст.3 и СХЛ-1.

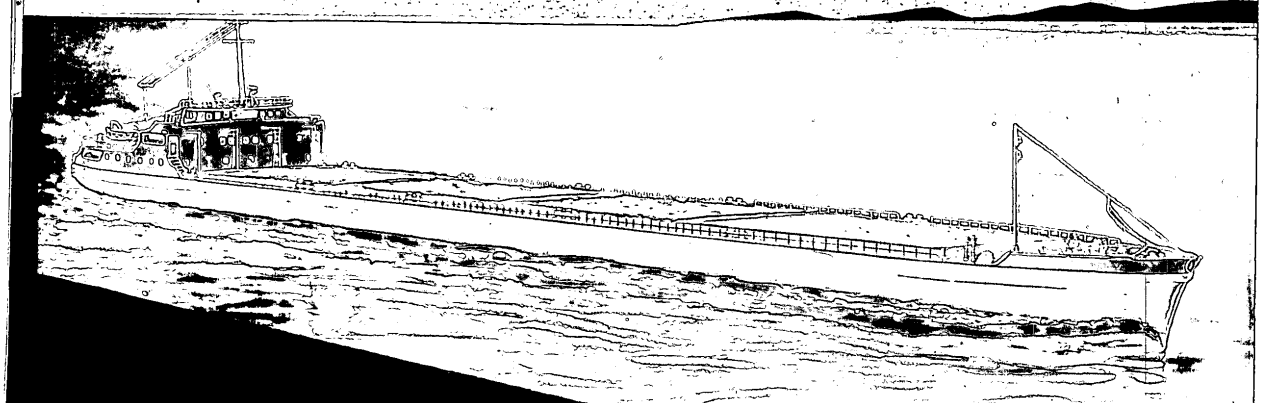
На судне установлены два главных двигателя марки Р8ДУ-148А мощностью 1000 л. с. при 375 об/мин.

Команда размещается в одно- и двухместных каютах, оборудованных умывальниками с горячей и холодной водой.

Для улучшения условий труда команды на судне осуществлена автоматизация управления главными двигателями из ходовой рубки, котельной и утилизационной установками, санитарной системой, сигнализацией, электрокомпрессорами (в зависимости от давления воздуха в баллонах) и заполнения расходных цистерн топливом.

В дальнейшем намечена к внедрению комплексная автоматизация судовых механизмов, позволяющая сократить штат команды.

Судно оборудовано современными навигационными приборами (эхолотом, радиолокатором) и приемо-передающими радиостанциями связи, обеспечивающими безопасность плавания.

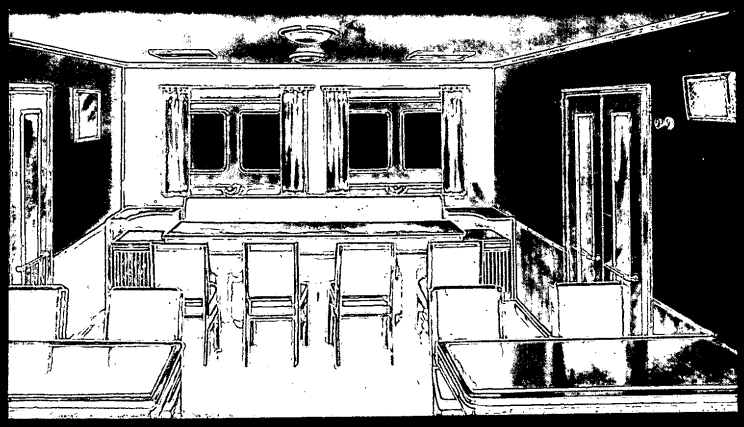


Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	139,0 *м*
Ширина	16,75 *м*
Высота борта	5,5 *м*
Грузоподъемность:	
при осадке 3,2 *м*	4700 *т*
при осадке 3,5 *м*	5300 *т*
Скорость	20 *км/час*
Автономность	15 суток



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ГРУЗОВОЙ ТЕПЛОХОД
ОЗЕРНО-РЕЧНОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 2700 ТОНН

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	114,0 *м*
Ширина	13,0 *м*
Высота борта	5,5 *м*
Осадка	3,3 *м*
Водоизмещение	3860 *т*
Мощность силовой установки	2×600 *л. с.*
Скорость	19 *км/час*

Теплоход предназначен для перевозки различных грузов по маршрутам Астрахань—Ленинград, Астрахань—Беломорск через Онежское и Ладожское озера.

Корпус судна стальной электросварной с двойными бортами и дном. Набор выполнен с широким применением гофрированных конструкций.

Судно имеет четыре грузовых трюма с механизированным закрытием люков. Крышки люков допускают постановку на них универсальных контейнеров, автомашин и укладку леса. Размеры грузовых люков позволяют вести погрузочные работы с помощью грейферов и других эффективных средств.

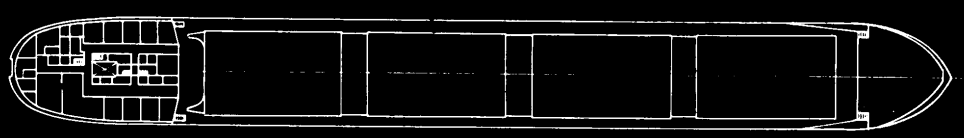
Применение на судне автоматики и механизации работ позволило сократить штат команды.

Команда и практиканты размещаются в одно- и двухместных каютах.

На судне имеются столовая и красный уголок.

Камбуз и прачечная электрифицированы.

Теплоход обладает хорошими мореходными качествами и оснащен необходимым радионавигационным оборудованием, позволяющим эксплуатировать судно на всех внутренних водных путях без ограничения по погоде.



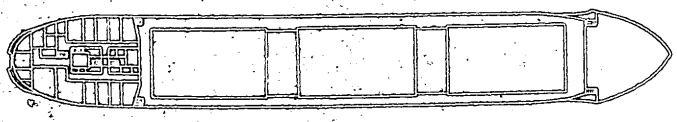
Управление главными двигателями и механизмами машинного отделения дистанционное из ходовой рубки. Работа судовой электростанции и котельной установки автоматизирована.

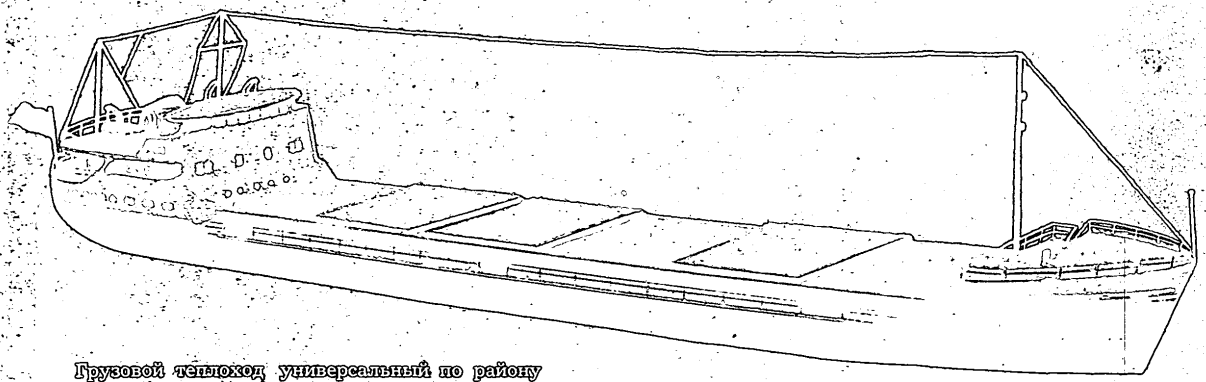
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ГРУЗОВОЙ ТЕПЛОХОД СМЕШАННОГО ПЛАВАНИЯ

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 2000 ТОНН





Грузовой теплоход универсальный по району плавания (река—море) предназначен для перевозки лесных, генеральных и массовых грузов. Представляет собой однопалубное двухвинтовое судно с избыточным надводным бортом, с двойными дном и бортами, с баком и ютом. Машинное отделение, рубки, жилые и служебные помещения расположены в кормовой части.

Корпус электросварной в основном выполнен из низколегированной стали с подкреплением для плавания в битом льду. Широко применены гофрированные конструкции.

Судно имеет три грузовых трюма с механизированными люковыми закрытиями. Конструкция крышек грузовых люков рассчитана на размещение на них универсальных контейнеров, автомашин и погрузку леса.

Большое раскрытие грузовых люков и отсутствие набора в грузовых трюмах дают возможность вести грузовые операции с помощью грейферов и других эффективных погрузочных средств.

Основные преимущества грузового теплохода — перевозка грузов без перевалки в смешанном (морском и речном) плавании, что значительно снижает стоимость перевозок.

На теплоходе предусмотрено внедрение комплексной механизации и автоматизации.

Управление главными двигателями и некоторыми другими механизмами машинного отделения дистанционное из ходовой рубки. Полностью автоматизирована работа судовой электростанции, котельной установки и станции очистки воды. Все это позволило исключить несение вахты в машинном отделении, а вместе с совмещением профессий дало возможность значительно сократить штат команды.

Команда теплохода и практиканты размещаются в одно- и двухместных каютах.

На судне имеются столовая, красный уголок, санитарные помещения и др. Камбуз и прачечная полностью электрифицированы.

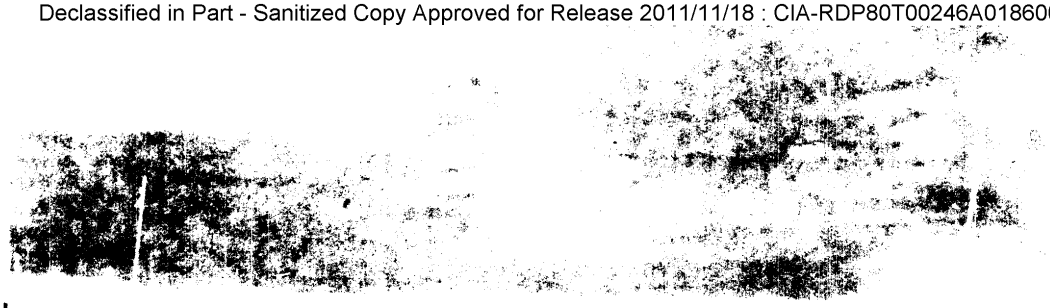
Теплоход обладает высокими мореходными качествами и оснащен современными радионавигационными приборами для плавания в любую погоду.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	96,0 м
Ширина	13,0 м
Высота борта	5,5 м
Осадка в полном грузу	3,3 м
Водоизмещение (объемное)	3076 м³
Грузоподъемность	2000 т
Мощность силовой установки	2 × 600 л. с.
Скорость	11 узл.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



ОЗЕРНЫЙ ГРУЗОВОЙ ТЕПЛОХОД

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 2000 ТОНН

Грузовой теплоход предназначен для транзитных перевозок насыпных и штучных грузов в Волжско-Камском бассейне с водохранилищами.

Корпус судна стальной цельносварной с ледовым подкреплением имеет двойное дно, что позволяет при ходе порожнем заполнять междудонное пространство жидким балластом в количестве около 625 т.

Все поперечные переборки корпуса, вспомогательные выгородки, стенки и крыша надстроек и рубки гофрированные, рамный набор корпуса — гнутый.

Судно имеет четыре грузовых трюма с телескопическими люковыми крышками, которые при погрузке леса могут быть сложены друг на друга. Большое раскрытие грузовых трюмов (ширина люка 8,8 *м*) и отсутствие пиллерсов улучшают условия погрузо-разгрузочных работ.

Жилые и служебные помещения расположены в кормовой надстройке. Главные двигатели — два дизеля марки Р6ДФ-148 мощностью 500 *л. с.* Управление главными двигателями дистанционное автоматизированное. Работа двух стояночных и одного ходового дизель-генераторов судовой электростанции также автоматизирована.

Судно оборудовано поворотными направляющими насадками.

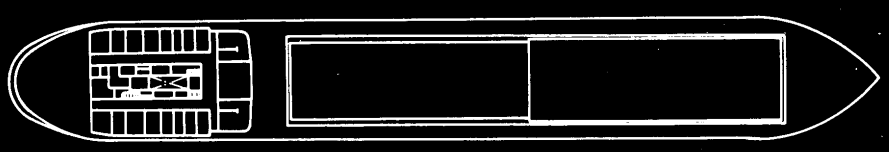
Санитарная система обеспечивает фильтрацию и бактерицидную очистку забортной воды.

Команда судна и практиканты размещены в одно-, двух- и четырехместных каютах.

Современные радионавигационные приборы обеспечивают безопасность плавания.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	93,9 *м*
Ширина	13,0 *м*
Высота борта	4,8 *м*
Осадка в полном грузу	2,8 *м*
Водоизмещение полное	2740 *т*
Грузоподъемность	2000 *т*
Объем грузовых трюмов	3150 $м^3$
Мощность силовой установки	2 × 500 *л. с.*
Скорость	19,8 *км/час*
Автономность	22 суток



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Однопалубное двухвинтовое дизельное судно с полубаком и жилой надстройкой на полуюте предназначено для перевозки генеральных грузов по внутренним водным магистралям с короткими переходами морем до ближайших от устьев рек портов.

Корпус и надстройка судна стальные цельносварной конструкции.

Грузовые трюмы по всей длине судна снабжены широкими люками, что позволяет вести грузовые операции механизированными средствами порта.

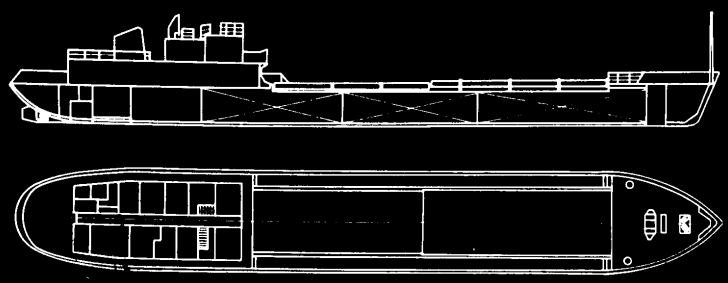
Два главных двигателя мощностью по 150 *л. с.* при 1500 об/мин имеют централизованное управление из ходовой рубки.

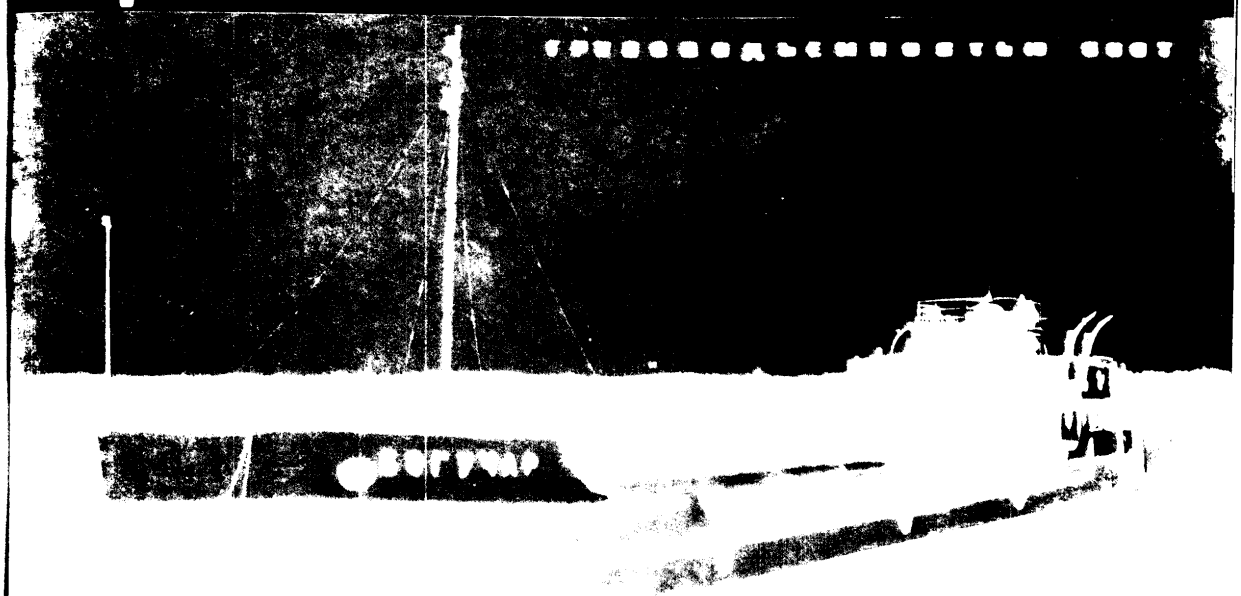
На судах применяются как рули, так и поворотные насадки.

Радионавигационное оборудование обеспечивает безопасное плавание при любых условиях погоды.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	65,7 *м*
Ширина	9,6 *м*
Высота борта	2,8 *м*
Осадка	1,9 *м*
Водоизмещение	860,0 *т*
Грузоподъемность	600,0 *т*
Емкость грузовых трюмов	980,0 *м*³
Скорость	15 *км/час*
Дальность плавания	1800 *км*
Автономность	5 суток



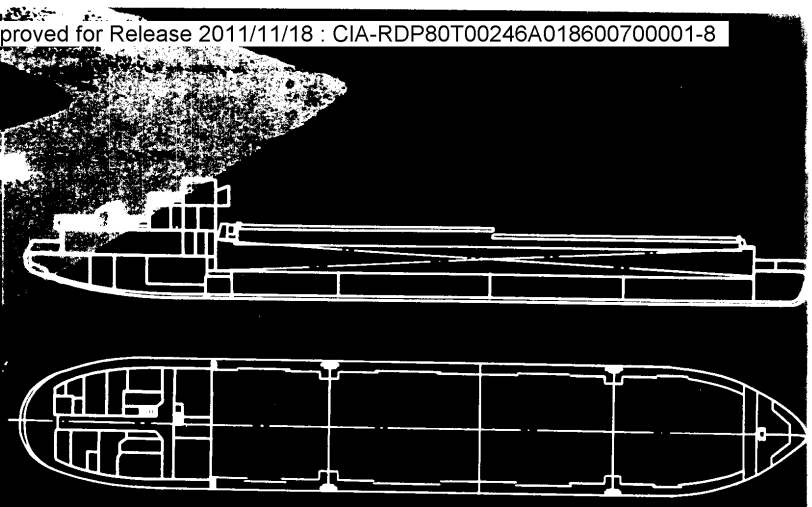


Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

РЕЧНОЙ ГРУЗОВОЙ ТЕПЛОХОД

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 500 — 600 Т



Двухвинтовой грузовой теплоход с полубаком, полуютом и жилой надстройкой в кормовой части, с размещением груза на главной палубе в грузовой надстройке предназначен для перевозки генеральных и сыпучих грузов по внутренним водным путям.

Грузовая надстройка оборудована широкими раздвижными воротами в продольных стенках и широкими раздвижными крышками люков. Размеры проемов ворот и люков позволяют вести грузовые операции механизированными портовыми средствами (грейферами, кранами, транспортерами).

Управление главными двигателями дистанционное из рулевой рубки.

Корпус и надстройка цельнометаллической конструкции.

Главные двигатели — два дизеля марки 6ЧР 25/34 по 300 *л. с.* Установлены два дизель-генератора переменного тока по 25 *квт.*

Современное радионавигационное оборудование обеспечивает безопасность плавания судна.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	73,5 *м*
Ширина	11,6 *м*
Высота борта	2,2 *м*
Осадка в грузу	1,32 *м*
Водоизмещение полное	849 *т*
Грузоподъемность	500—600 *т*
Емкость грузовых помещений	1400 $м^3$
Скорость	16 *км/час*
Дальность плавания	1800 *км*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Однопалубное двухвинтовое дизельное судно с полубаком и жилой надстройкой на полуюте предназначено для перевозки скоропортящихся продуктов по внутренним водным магистралям с выходом на водохранилища.

Для сохранения грузов имеется автоматизированная холодильная установка, обеспечивающая температуры в мясном и рыбном трюмах —8°, а в плодоовощемолочном +2°.

Грузовые операции могут производиться береговыми средствами или двумя судовыми электрокранами.

Два главных двигателя мощностью 300 *л. с.* каждый при 1500 об/мин.

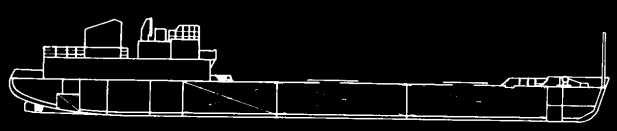
Винты имеют неподвижные насадки.

Корпус и надстройка судна цельносварной конструкции.

Радионавигационное оборудование обеспечивает безопасность плавания теплохода при любых условиях погоды.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	65,5 *м*
Ширина	9,6 *м*
Высота борта	2,8 *м*
Осадка	1,5 *м*
Водоизмещение	675,0 *т*
Грузоподъемность	200,0 *т*
Емкость грузовых трюмов	750,0 $м^3$
Скорость	18,5 *км/час*
Дальность плавания	2200 *км*
Автономность	5 суток



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

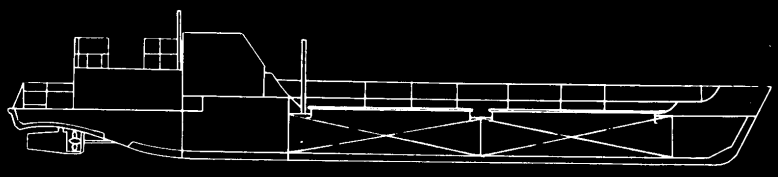
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

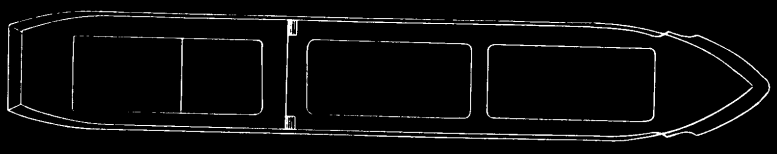
ГРУЗОВОЙ ТЕПЛОХОД

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 20 ТОНН

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	22,6 *м*
Ширина	3,57 *м*
Высота борта	1,5 *м*
Осадка	0,6 *м*
Водоизмещение	36,4 *т*
Грузоподъемность	20,0 *т*
Скорость	14 *км/час*





Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

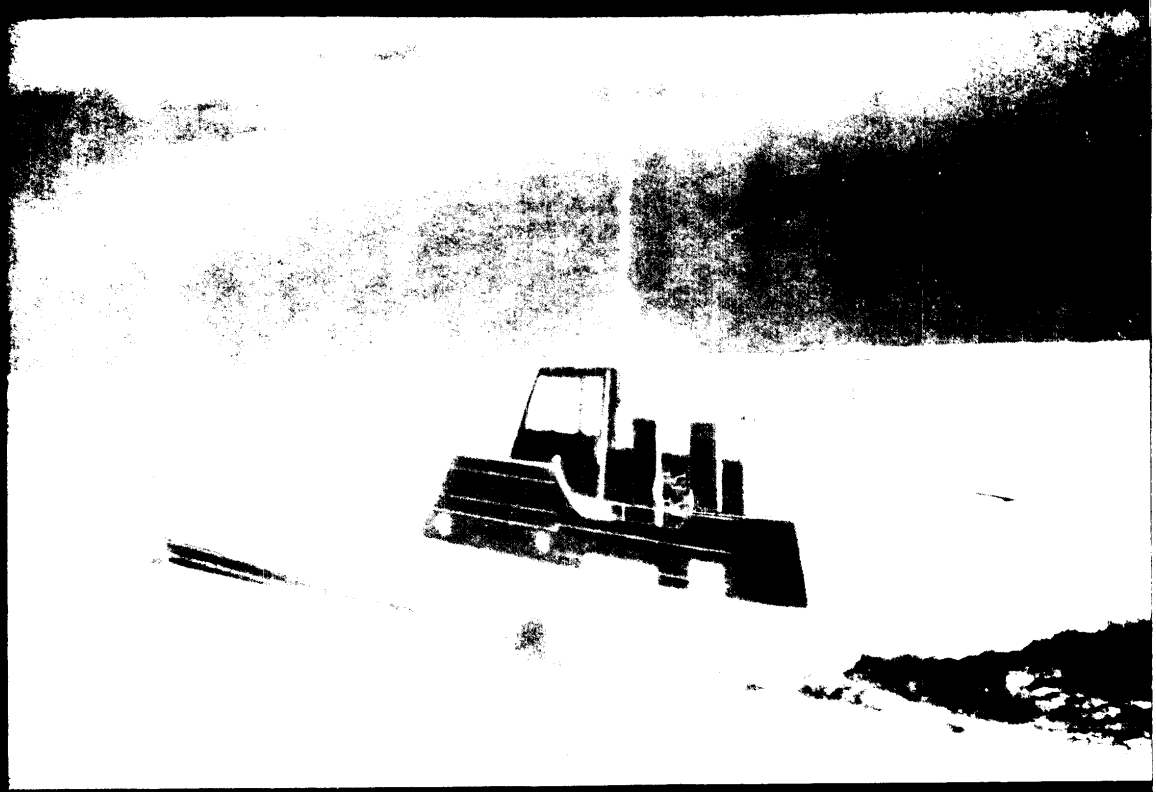
Теплоход предназначен для обслуживания колхозов по перевозке сельскохозяйственной продукции по малым рекам.

Корпус судна с упрощенными обводами цельносварной стальной с комбинированной системой набора. Наружная обшивка штампованная с гофрами, исключающими необходимость продольного набора.

На судне установлен один главный двигатель мощностью 80 *л. с.*

Люковые крышки двух грузовых трюмов деревянные.

На судне установлена переносная грузовая стрела грузоподъемностью 0,5 т.

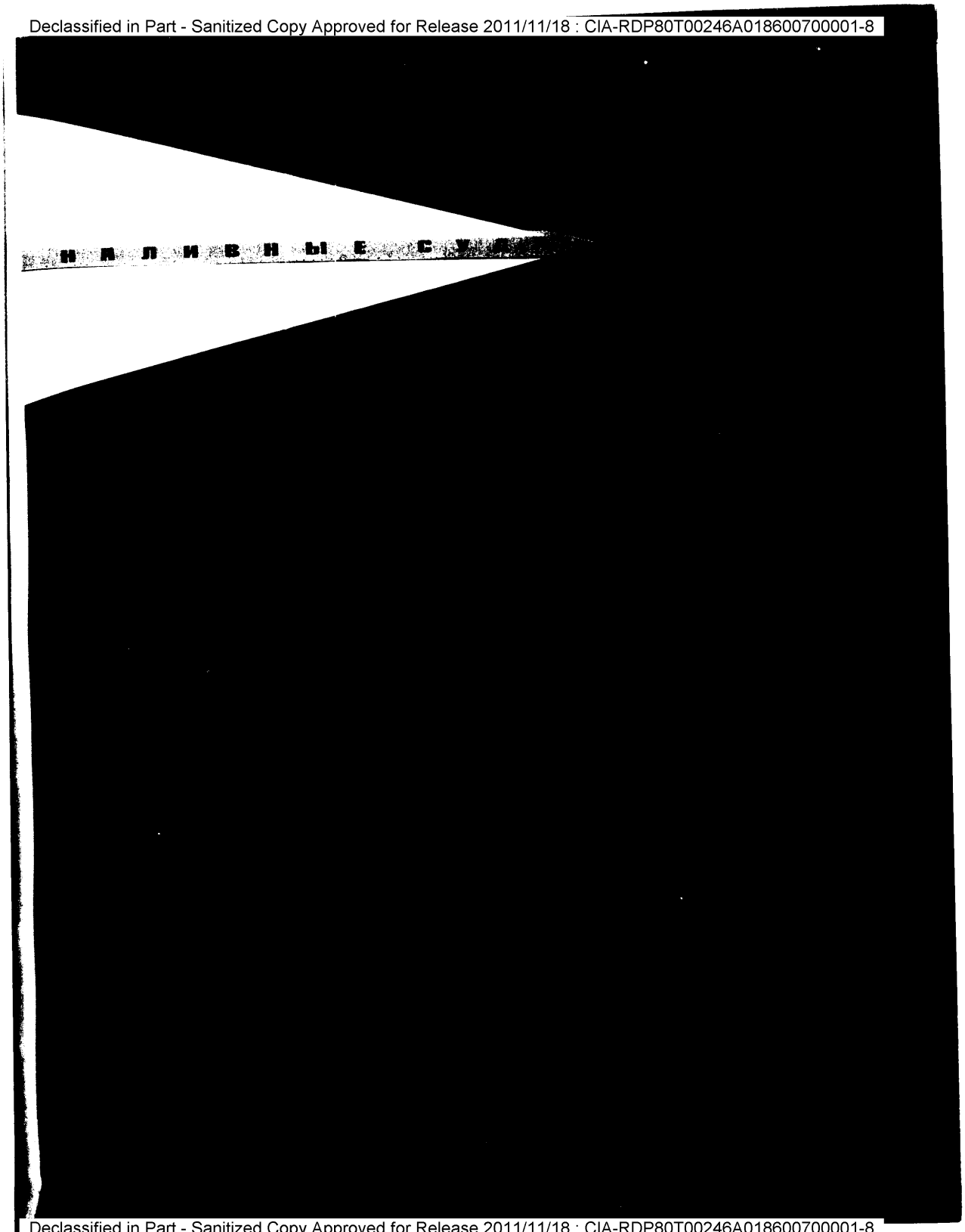


Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

МЕЛКОСИДЯЩИЙ ТАНКЕР

ТИПА „ОЛЕГ КОШЕВОЙ" ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 2600/4000 ТОНН

ОСНОВНЫЕ ХАРА

Длина	. . . . .
Ширина	. . . . .
Высота борта	. . . . .
Грузоподъемность:	
при осадке 3,2 *м*	. . .
при осадке 4,0 *м*	. . .
Скорость	. . . . .

Мелкосидящий однопалубный двухвинтовой наливной теплоход предназначен для перевозки нефтепродуктов I и III разрядов. Корпус танкера выполнен из стали СХЛ-1.

Полные запасы топлива, воды, масла и провизии обеспечивают танкеру 10-суточную автономность плавания.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

В качестве главных двигателей на судне установлены два дизеля марки 8ДР 30/50 мощностью по 800 *л. с.* при 300 об/мин.

На танкере осуществлено централизованное управление главными двигателями с поста машинного отделения; автоматизированы котельная и утилизационная установки, система водопровода; установлены авторулевой и автоматический контроль за работой главных двигателей.

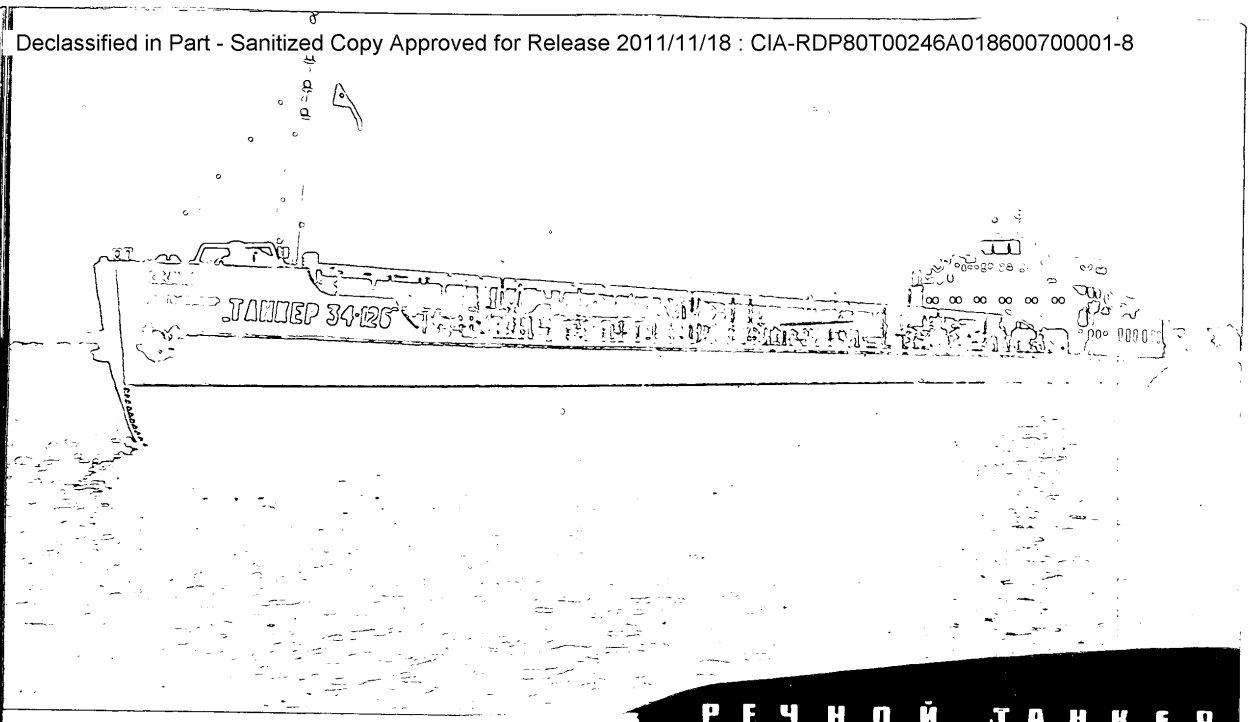
Постройка танкеров такого типа дает возможность организации безперевалочных перевозок нефтепродуктов в условиях Каспийского моря.

Команда размещается в одно- и двухместных каютах. Предусмотрены запасные каюты для 8 практикантов.

Судно оборудовано современными навигационными приборами (гироскопом, гидравлическим лагом, эхолотом, радиолокатором) и приемо-передающими радиостанциями.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



РЕЧНОЙ ТАНКЕР

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 2800 ТОНН

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	110,12 *м*
Ширина	13,40 *м*
Высота борта	4,8 *м*
Осадка в полном грузу	3,2 *м*
Водоизмещение	3830 *т*
Грузоподъемность	2800 *т*
Мощность силовой установки	2 × 500 *л. с.*
Скорость	17,5 *км/час*

Танкер предназначен для транзитной перевозки нефтепродуктов I, II и III классов по Волге и водохранилищам Волжского бассейна.

Судно однопалубное двухвинтовое с двойным дном под грузовыми танками для приема балласта при ходе порожнем, с полубаком, машинным отделением и рубками для жилых и служебных помещений в кормовой части.

Корпус стальной электросварной с подкреплением для плавания в битом льду.

Широко применены гофрированные конструкции поперечных и продольной переборок, платформ в форпике, выгородок, цистерн, надстройки и др. Для набора корпуса использованы гнутые профили из листов.

Судно имеет 10 грузовых танков. Погрузка и выгрузка перевозимых нефтепродуктов осуществляются береговыми средствами.

Управление главными двигателями дистанционное автоматизированное из рулевой рубки.

Работа судовой электростанции и станции очистки воды автоматизирована.

Команда танкера размещается в одно- и двухместных каютах.

На судне имеются красный уголок, столовая, курительная комната, камбуз, санитарные помещения и др.

В каютах капитана и механика, в красном уголке, а также в машинном отделении предусмотрена искусственная вентиляция.

Танкер оснащен всеми необходимыми радионавигационными приборами.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

...ЛЕР-ТЕПЛОХОД ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 3300 ТОНН

Речной стальной наливной теплоход предназначен для перевозки нефтепродуктов всех разрядов по речным путям СССР. Танкеры строятся крупноблочным поточным способом.

Конструктивной особенностью корпуса танкера является наличие двойного дна и бортов, что позволяет заполнять междудонное пространство балластом при ходе судна порожнем или инертными газами при перевозке светлых нефтепродуктов.

Профилактическая система инертных газов (отходящие дымовые газы вспомогательных котельных установок) полностью исключает возможность возникновения пожаров и взрывов.

Зачистная система выполнена в виде трубы, проложенной на втором дне, куда поступают остатки груза через колодцы, расположенные у поперечных и продольных переборок и утопленные в междудонное пространство. Эта труба соединяется непосредственно с зачистным насосом.

На танкере предусмотрен подогрев груза. Производительность грузовых насосов 2×360 *м*³/*час*, напор 47 *м* вод. ст.

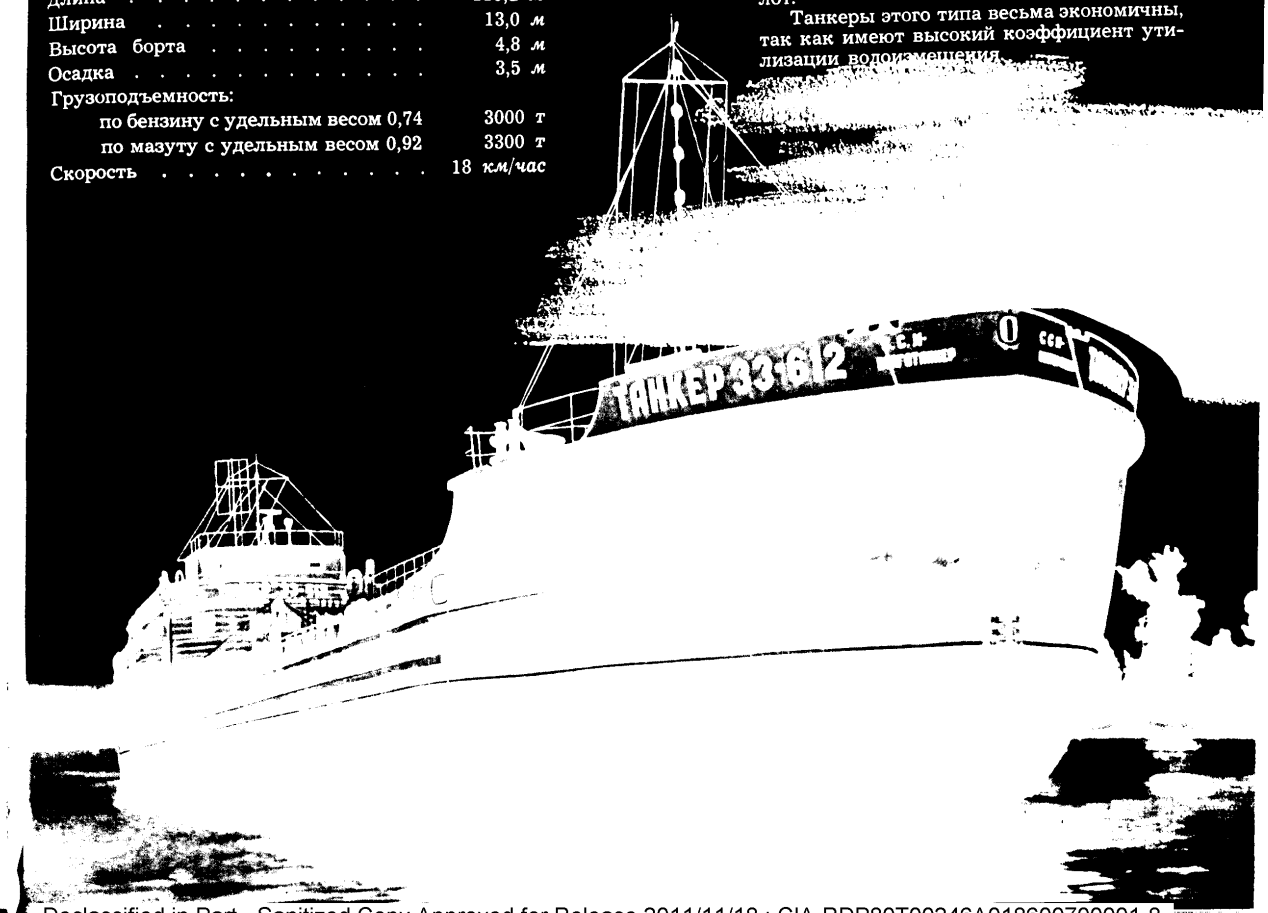
На танкере установлены в качестве главных два двигателя типа R6DV-148 мощностью по 500 *л. с.* с дистанционным управлением из рулевой рубки и два котла производительностью по 1000 *кг* пара в час, а также два автоматических утилизационных котла производительностью по 150 *кг* пара в час.

Танкер имеет радиостанцию, радиолокационную навигационную станцию и эхолот.

Танкеры этого типа весьма экономичны, так как имеют высокий коэффициент утилизации водоизмещения.

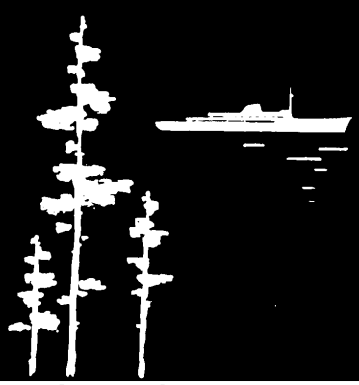
ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	110,2 *м*
Ширина	13,0 *м*
Высота борта	4,8 *м*
Осадка	3,5 *м*
Грузоподъемность:	
по бензину с удельным весом 0,74	3000 *т*
по мазуту с удельным весом 0,92	3300 *т*
Скорость	18 *км/час*



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ПАССАЖИРСКИЙ ТЕПЛОХОД

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Теплоход предназначен для перевозки пассажиров на регулярных линиях Ростов — Одесса, Ростов — Батуми, Астрахань — Баку, Баку — Красноводск.

Судно двухвинтовое двухпалубное с наклонным форштевнем и крейсерской кормой, тремя ярусами рубок, машинным отделением в кормовой части корпуса и грузовым трюмом в носовой части.

Корпус судна сварной из низколегированной стали 09Г2 и из стали Ст. 4С. Надстройки выше верхней палубы выполнены из алюминиевомагниевых сплавов АМг5В и АМг6Т.

Шесть водонепроницаемых переборок обеспечивают непотопляемость судна при затоплении одного любого отсека.

Пассажиры, команда и обслуживающий персонал размещаются в комфортабельных одно-, двух- и четырехместных каютах.

На судне имеются салон, ресторан, летний буфет, веранды, кают-компания комсостава, столовая и красный уголок команды. Для отделки помещений применены новые материалы.

Обеспечены хорошие условия обитаемости. На судне имеется кондиционирование воздуха и подача воды во все каюты.

Спасательные шлюпки сделаны из легкого сплава, с ручным приводом винтов.

Два главных двигателя марки 8 ДР/43/61 каждый мощностью по 2000 *л. с.* Управление пуском, реверсом и изменением оборотов производится из центрального поста управления или с местных постов у двигателей. Установлены три вспомогательных дизель-генератора мощностью по 200 *квт*. Аварийный дизель-генератор имеет мощность 100 *квт*. Вспомогательная автоматизированная котельная установка обеспечивает паропроизводительность 2000 *кг/час*.

На судне применен трехфазный ток напряжением 220 *в*.

Теплоход оборудован всеми современными навигационными приборами и средствами радиосвязи.

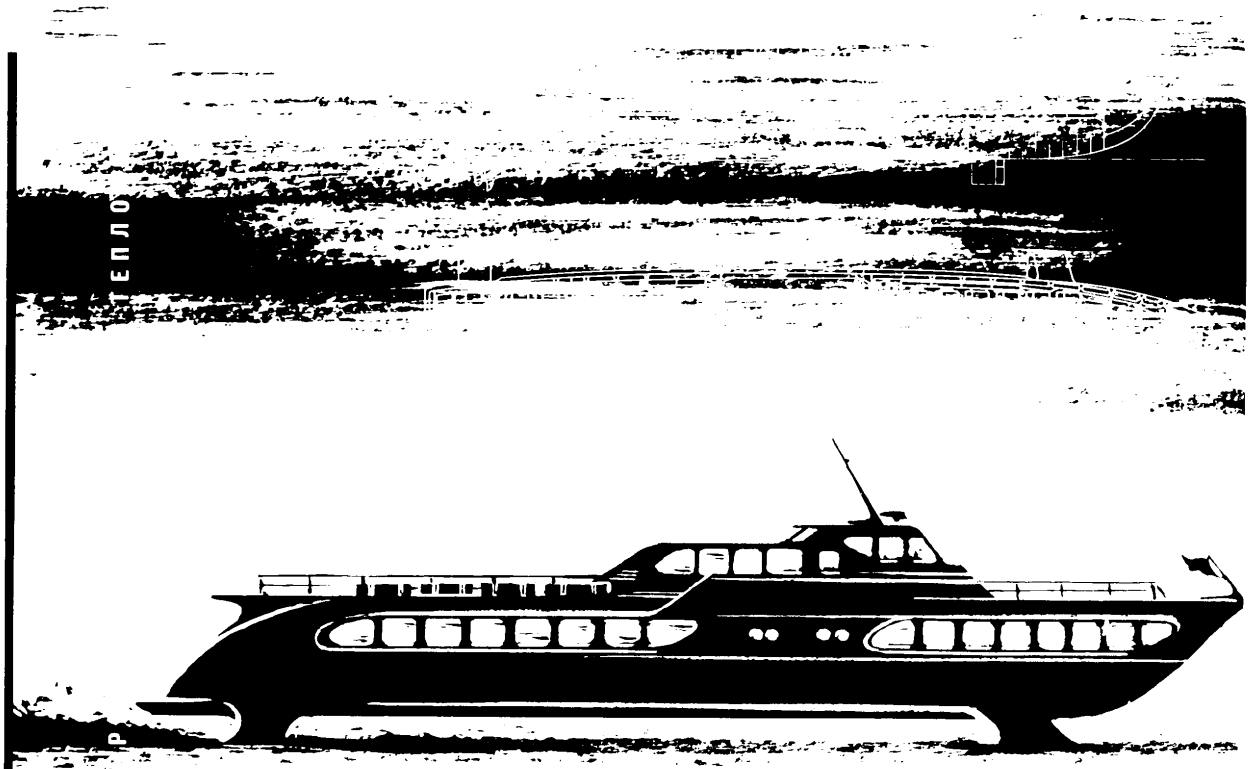
ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	101,5 *м*	Водоизмещение	2970 *т*
Ширина	14,6 *м*	Скорость	16 узл.
Высота борта	5,7 *м*	Дальность плавания	1200 миль
Осадка	3,76 *м*	Автономность	5 суток

Гидропрессовое соединение промежуточных валов валопровода.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Остойчивость и мореходные качества судна обеспечивают плавание в районе 10 миль от берега и до 100 миль от порта-убежища. Теплоход может двигаться на подводных крыльях при высоте волны до 1,5 *м* (4 балла).

На теплоходе установлены два главных двигателя мощностью 1200 *л. с.*

Скорость хода при использ[illegible] 2×1000 *л. с.* и при со[illegible] (75 *км/час*), дальность [illegible]

Теплоход оборудован современными навигационными приборами, радиостанциями, спасательными средствами.

Непотопляемость обеспечивается при затоплении двух любых отсеков, расположенных ниже палубы салонов.

Корпус теплохода цельносварной из легкого антикоррозийного алюминиевомагниевого сплава. Подводные крылья, кронштейны, гребные валы и винты, а также рули выполнены из нержавеющей стали.

[illegible] предохранения корпуса судна от коррозии на теплоходе уста[illegible] защита и применены специальные лакокрасочные

[illegible]ки и оборудования теплохода использованы [illegible]каповая и стеклянная вата, пористый пла[illegible]стик, негорючий повинол.

[illegible] вентиляция, а также калориферный [illegible]рских салонах постоянную темпера[illegible] любое время года.

[illegible] салоны оборудованы мягкими откидывающимися [illegible]ционного типа.

[illegible]ньшения структурного и воздушного шума главные, вспомогательные двигатели и другие источники шума, а также зашивка пассажирских салонов и моторного отделения установлены на амортизаторах.

На главном пульте в ходовой рубке сосредоточено дистанционное управление энергетической установкой, спасательными средствами и открыванием входных дверей.

Большая скорость (75 *км/час*) теплохода на подводных крыльях и малочисленность экипажа обеспечивают высокую рентабельность морских пассажирских судов этого типа по сравнению с другими видами пассажирского транспорта.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

РЕЧНОЙ
ПАССАЖИРСКИЙ ТЕПЛОХОД
НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

ТИПА

„Метеор"

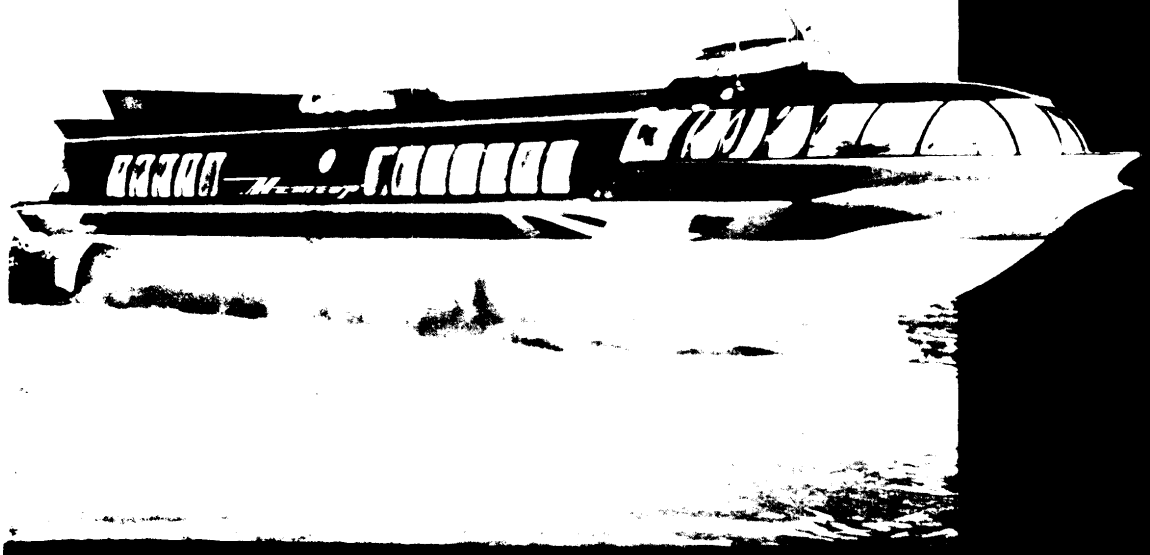
НА 150 ПАССАЖИРОВ

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	34,4 *м*
Ширина	6,0 *м*
Осадка:	
на плаву	2,3 *м*
при ходе на крыльях	1,2 *м*
Водоизмещение полное	52,2 *т*
Мощность двигателей	2 × 850 *л. с.*
Скорость	70 *км/час*
Дальность плавания	500 *км*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

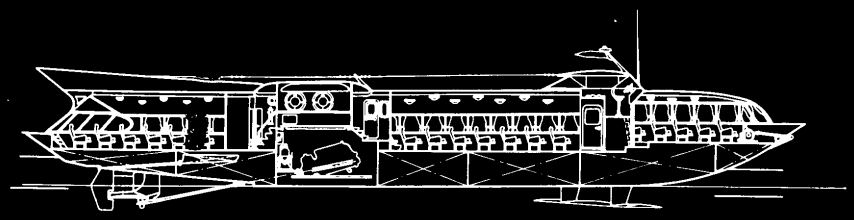


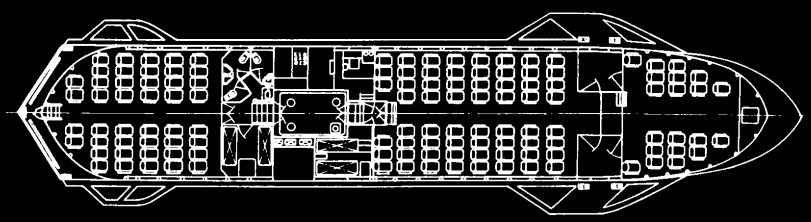
Теплоход на двух подводных крыльях типа «Метеор» предназначен для скоростных перевозок пассажиров по внутренним водным путям.

Корпус теплохода клепаный из алюминиевых сплавов.

Главные двигатели — два дизеля, работающие на два винта.

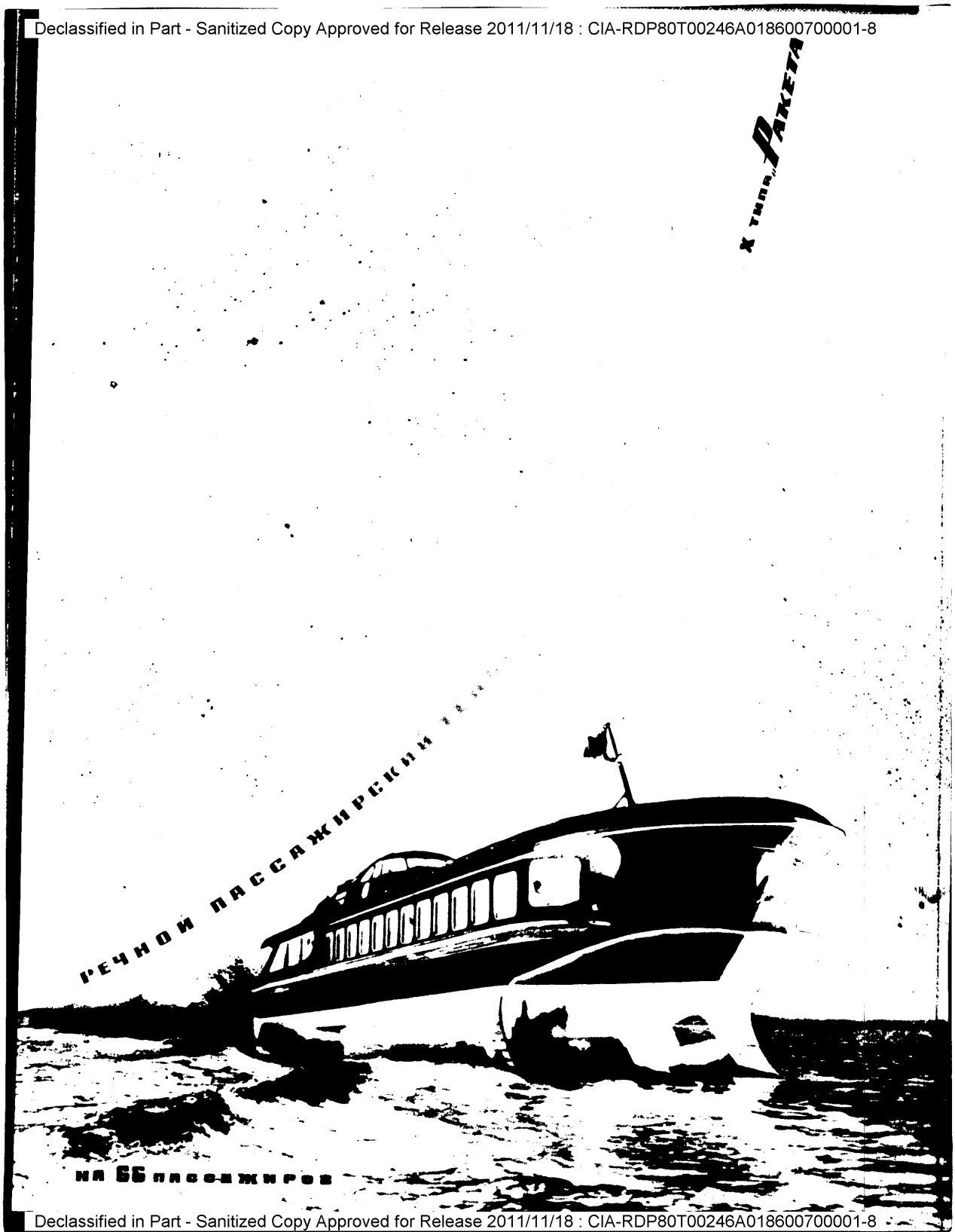
Планировка пассажирских салонов и их внутреннее оборудование самолетного типа.





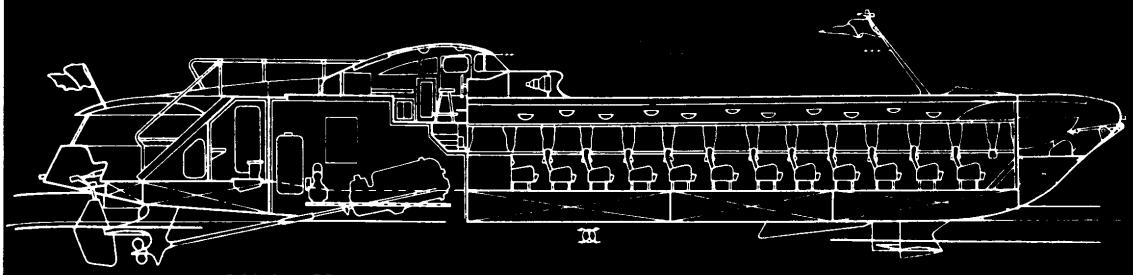
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



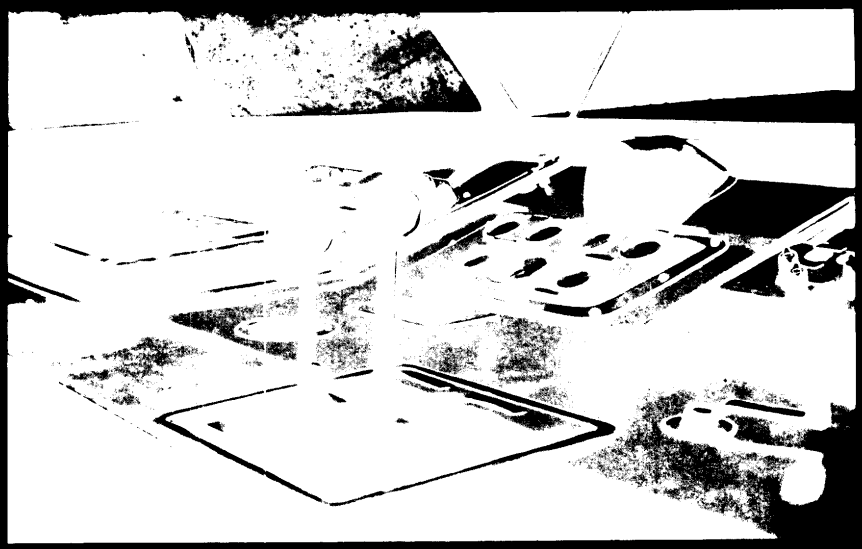
ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	26,9 *м*
Ширина	4,4 *м*
Осадка:	
на плаву	1,8 *м*
при ходе на крыльях	1,1 *м*
Водоизмещение полное	25,2 *т*
Мощность двигателя	750 *л. с.*
Скорость	60 *км/час*
Дальность плавания	500 *км*

Одновинтовой на двух подводных крыльях речной теплоход типа «Ракета» имеет клепаный корпус из алюминиевых сплавов.

На теплоходе установлен один дизель.

Судно предназначено для скоростной перевозки пассажиров на речных магистралях. Устойчивый ход судна обеспечивается при высоте волны до 1.25 *м*.



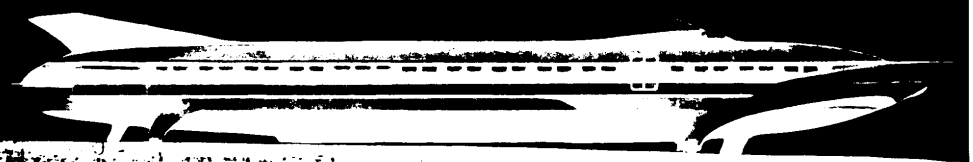
Пульт управления.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ

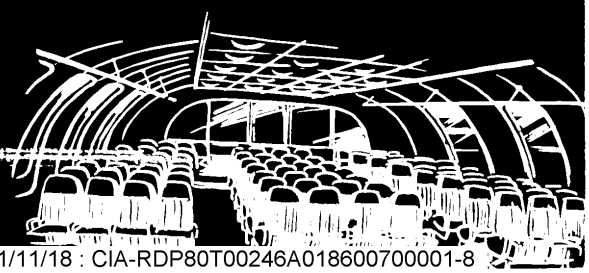
ПАССАЖИРСКИЕ ТЕПЛОХОДЫ НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ



ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

	Морской теплоход	Речной теплоход
Длина	48 *м*	48 *м*
Ширина	9 *м*	9 *м*
Осадка на плаву	2,7 *м*	2,5 *м*
Осадка при ходе на крыльях	—	0,9 *м*
Водоизмещение полное	103 *т*	104,3 *т*
Мощность двигателей	4 × 900 *л. с.*	4 × 730 *л. с.*
Скорость	75 *км час*	70 *км/час*
Дальность плавания	400 миль	800 *км*

НА 300 ПАССАЖИРОВ



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Морской теплоход предназначен для скоростных перевозок пассажиров на прибрежных морских линиях, речной — по внутренним водным путям.

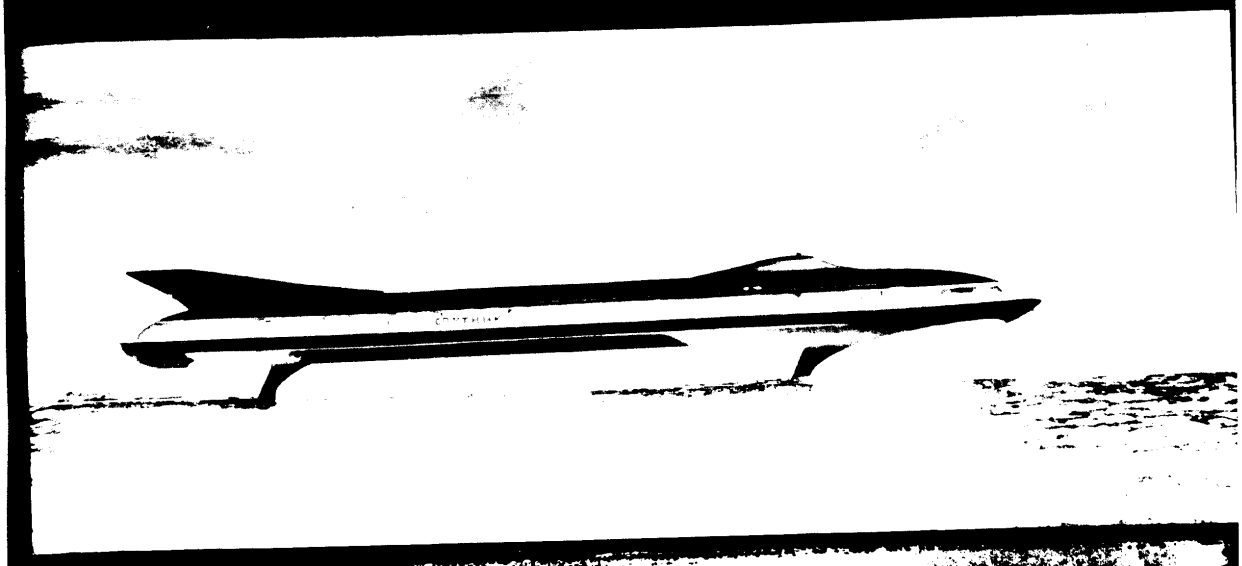
Пассажирские теплоходы цельносварные дизельные винтовые. Материал корпуса алюминиевомагниевый сплав АМг-61.

Мореходность морского теплохода обеспечивает ход на крыльях при высоте волны до 2 *м*. При более высокой волне — ход на корпусе и крыльях.

Мореходность речного теплохода обеспечивает нормальную эксплуатацию его на всех внутренних водных путях при любой погоде.

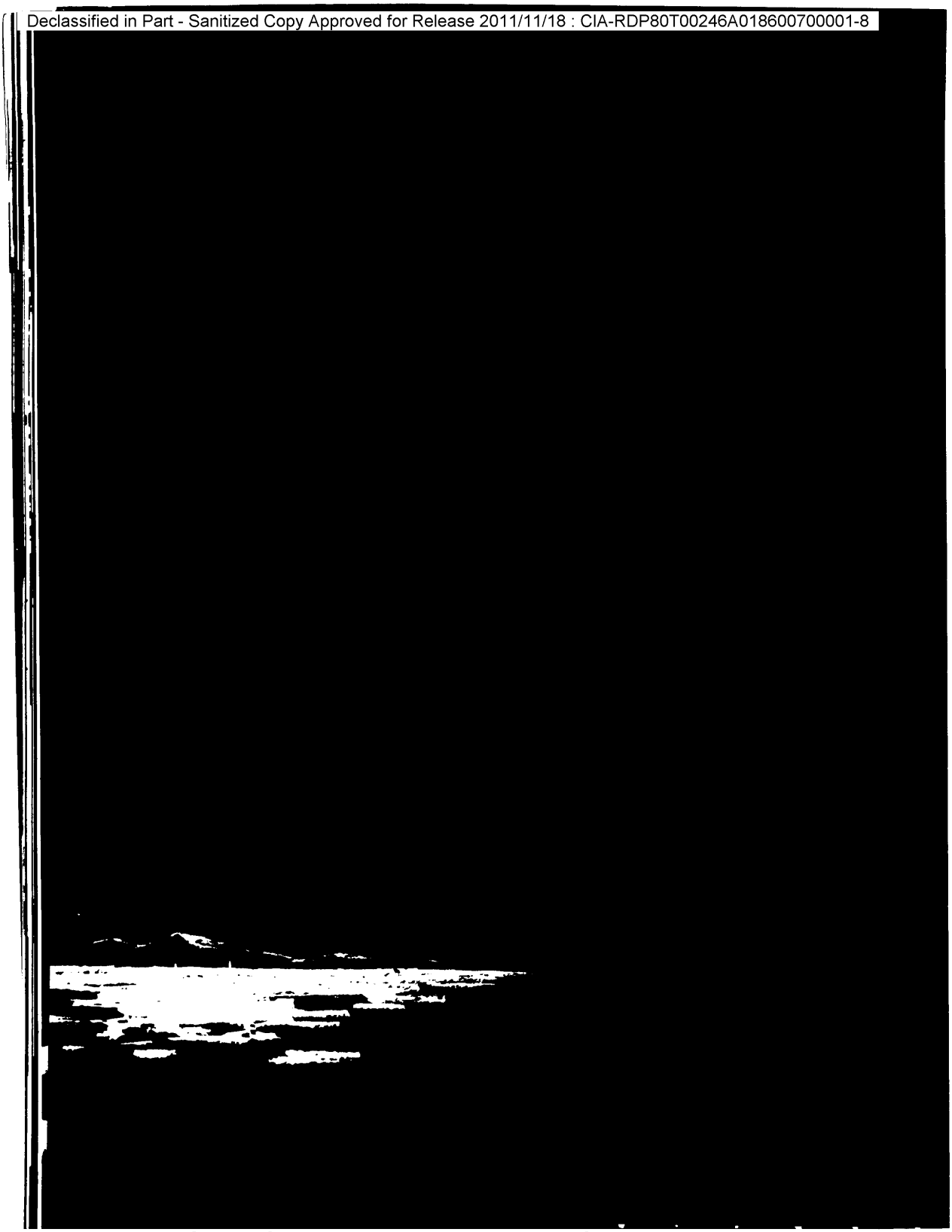
При установке вместо дизелей газовой турбины скорость хода увеличивается до 120—135 *км/час*. Скорость теплохода на подводных крыльях в 3,8 раза превышает скорость аналогичных по водоизмещению судов, что обеспечивает снижение стоимости перевозок.

Архитектурой внешнего вида и интерьеров, а также своей комфортабельностью теплоходы на подводных крыльях полностью отвечают современным требованиям, предъявляемым к судам нового типа.



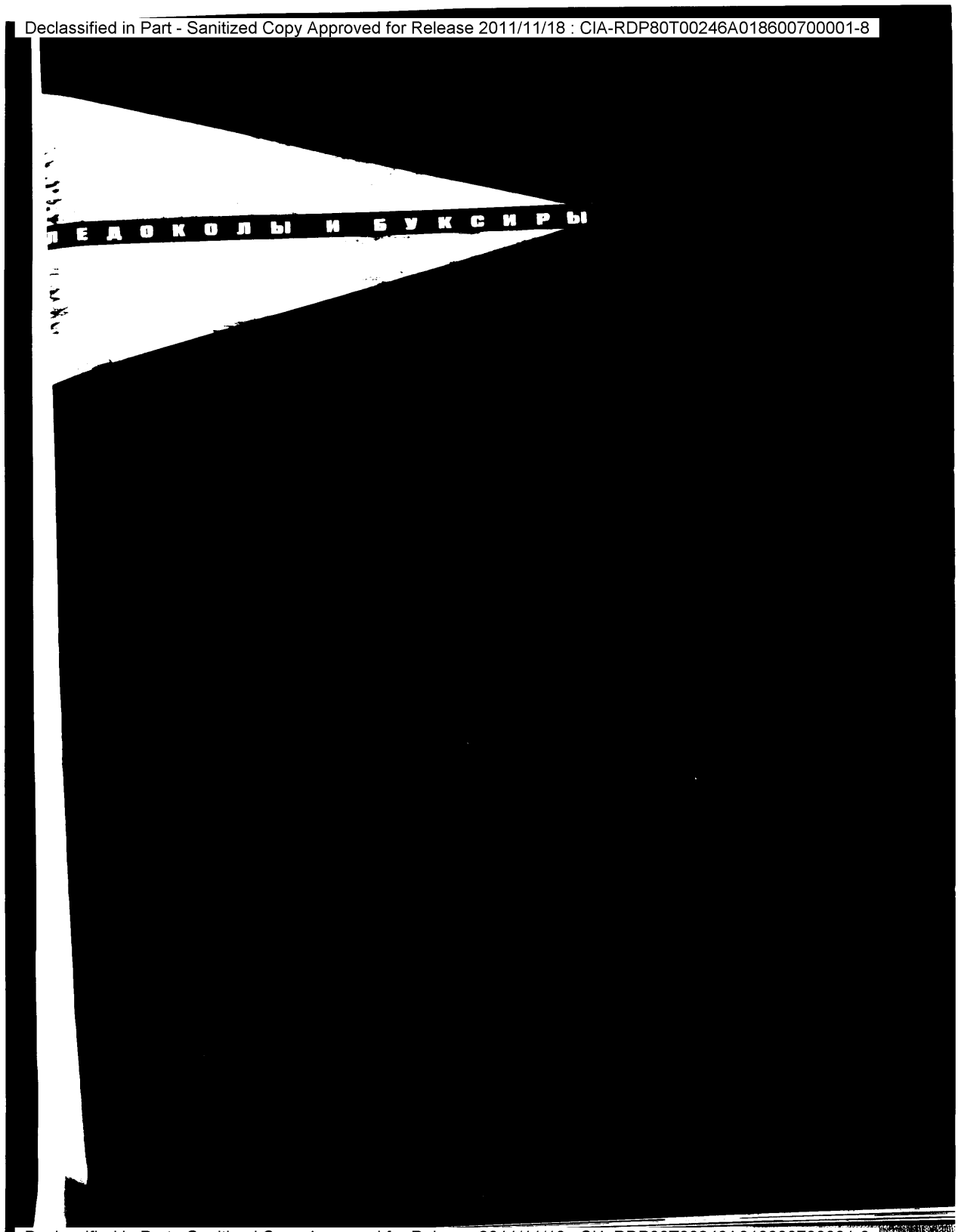
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ЛЕНИН»

МОЩНОСТЬЮ 44 000 Л. С.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

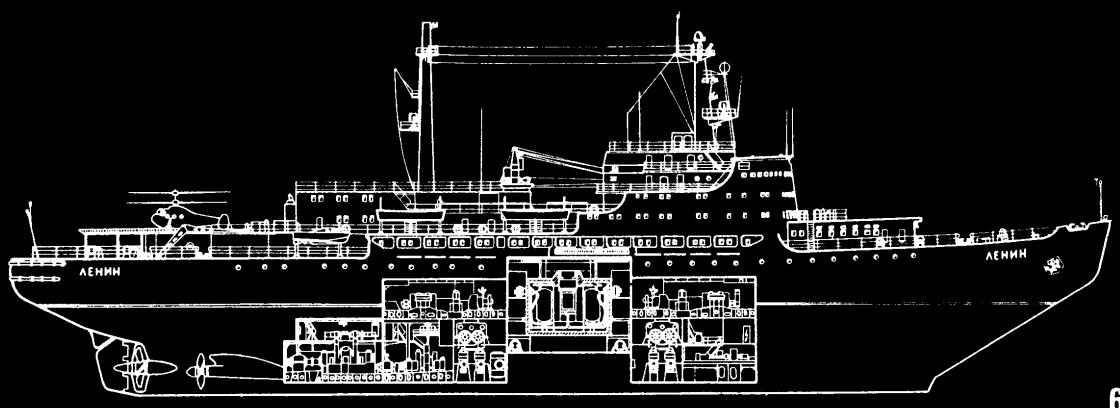
[illegible]	134,0 *м*
[illegible]	27,6 *м*
Высота борта	16,1 *м*
Осадка	9,2 *м*
Водоизмещение	16 000 *т*
Мощность на 1 *т* водоизмещения	2,75 *л. с.*
Число винтов	3
Скорость:	
на чистой воде	18 узл.
непрерывного хода во льдах толщиной более 2 *м*	ок. 2 узл.
Автономность (по запасам провизии)	12 месяцев

Постройка ледокола с атомной энергетической установкой входит в число работ по использованию атомной энергии в мирных целях, предусмотренных планом развития народного хозяйства Советского Союза.

Ледокол предназначен для проводки транспортных судов по Северному морскому пути, включая высокоширотные трассы, а также для экспедиционного плавания в Арктике.

Тип ледокола — турбоэлектрический с атомной энергетической установкой.

Корпус, выполненный из специальной высокопрочной стали и разделенный на отсеки, обеспечивает непотопляемость ледокола при одновременном затоплении любых двух смежных отсеков.



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ЛЕНИН»

Повышенная непотопляемость в сочетании с высокой прочностью корпуса, а также новейшие средства связи и навигационное оборудование гарантируют безопасность плавания ледокола в тяжелых условиях Арктики.

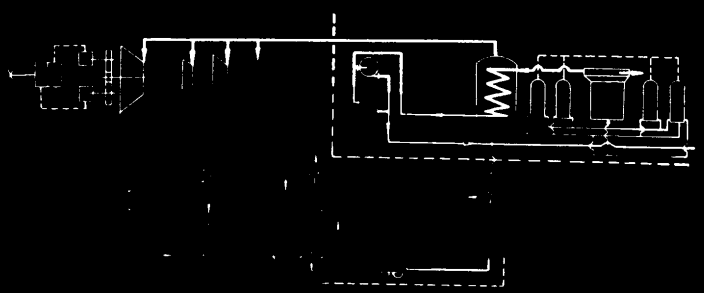
Пар, вырабатываемый атомной установкой, обеспечивает работу турбогенераторов, вспомогательных механизмов, а также бытовые нужды ледокола.

Электроэнергия от турбогенераторов передается трем [illegible] электродвигателям постоянного тока, расположенным в [illegible] ти судна.

Вспомогательные электромеханизмы питаются от генераторов переменного тока через вспомогательную электростанцию.

Управление парогенераторной установкой, главными двигателями, насосами, креновой и дифферентной системами — дистанционное (из специального поста).

Связь внутри судна осуществляется с помощью автоматической телефонной станции, отдельных телефонных групп, устройств громкоговорящей и радиотрансляционной связи.



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

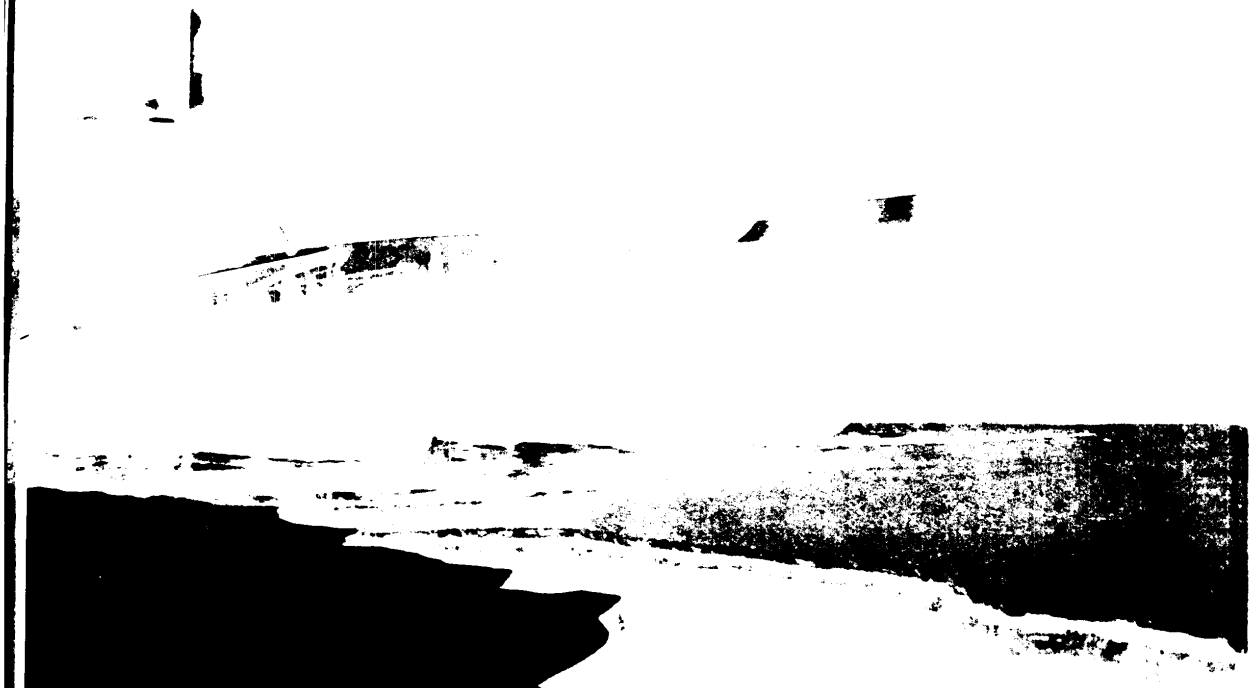
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Для ледовой разведки, связи с судами каравана и экспедиционными партиями на ледоколе имеется вертолет. Ангар и взлетная площадка вертолета расположены на кормовой части палубы.

Планировка помещений ледокола решена с учетом длительного плавания в Арктическом бассейне без захода в порты. Продуманная система магистральных коридоров и трапов обеспечивает личному составу удобное сообщение с рабочими местами и всеми корабельными помещениями без выхода на открытые участки палуб.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Все помещения ледокола имеют архитектурно-художественную отделку.

Экипаж размещается в удобных одно- и двухместных каютах, имеющих естественное и люминесцентное освещение, систему кондиционирования воздуха и подачу горячей воды к умывальникам.

Свободные помещения клуба, читальня с книгохранилищем, а также музыкальный и курительные салоны создают хорошие условия для отдыха команды и проведения общественных мероприятий.

Большое внимание уделено медицинскому обслуживанию личного состава. Медицинский блок, оборудованный новейшей лечебно-профилактической аппаратурой, рассчитан на оказание помощи не только экипажу ледокола, но и личному составу судов каравана. Медицинский блок включает амбулаторию с физиотерапевтическим кабинетом, операционную, зубоврачебный кабинет, аптеку, лабораторию, лазарет и изолятор.

АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ЛЕНИН»

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ЛЕДОКОЛЬНО-ТРАНСПОРТНОЕ СУДНО

ДЛЯ АРКТИКИ

ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОХОД ТИПА «АМГУЕМА»

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	133,1 *м*
Ширина	18,9 *м*
Высота борта	11,6 *м*
Осадка:	
с генеральным грузом	7,62 *м*
с массовым грузом	8,85 *м*
Грузоподъемность	7400 *т*
Кубатура трюмов	9700 $м^3$
Мощность двигателей	4 × 1800 *л. с.*
Скорость	15 узл.
Дальность плавания	10 000 миль
Число пассажиров	12 человек

Ледокольно-транспортные суда [illegible] «Амгуема» предназначены для работы в Арктик[illegible] Постройка их вызвана бурным развитием Советск[illegible] В отличие от обычных транспортов они [illegible] постоянно работать на трассе Северно[illegible] пути без постоянной поддержки ледоколов и осуществлять в определенной ледовой обстановке проводку других судов.

Кроме перевозки генеральных и массовых грузов, предусмотрена возможность транспортировки нефтепродуктов первого разряда в таре.

Непотопляемость судна сохраняется при одновременном затоплении двух любых смежных отсеков. Для получения наиболее экономичной работы дизель-электрическая установка обеспечивает экономичное использование мощности на всех режимах хода при любом количестве включенных генераторов.

На судне [illegible] механизировано закрытие грузовых люков; при [illegible] операциях с углем производится [illegible] поступающего в машинное отделение [illegible] дистанционный контроль за работой [illegible] механизмов [illegible] зирование [illegible] го [illegible]

«Ам[illegible] пе[illegible] ревозо[illegible] Арктики — на 12[illegible]

Эк[illegible] судов, учитывая значительную [illegible] Северного морского пути, дают [illegible] ность их использования.

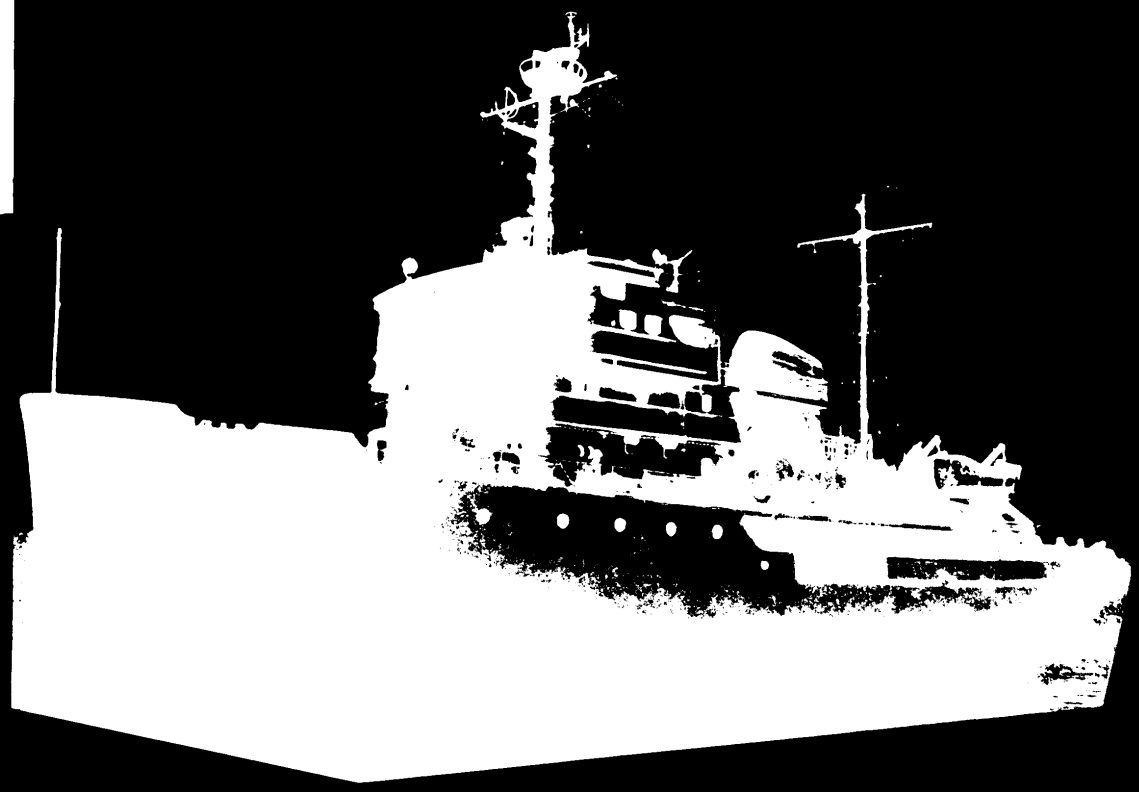
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ПОРТОВЫЙ ЛЕДОКОЛ

Типа „ДОБРЫНЯ НИКИТИЧ"

МОЩНОСТЬЮ 5400 Л. С.

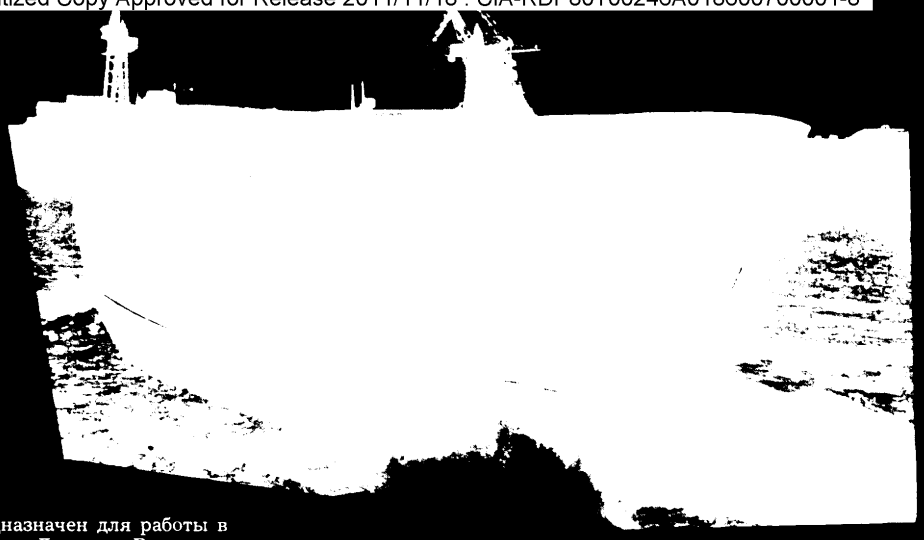


ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	62 м
Ширина	17,5 м
Высота борта	8,3 м
Осадка	ок. 5,25 м
Водоизмещение	2700 т
[illegible]ловой установки	5400 л. с.
Скор[illegible]	14 узл.
Автономность	17 суток

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Портовый ледокол предназначен для работы в портах Балтики, Белого моря, Дальнего Востока и Азово-Черноморского бассейна.

Основное назначение — проводка судов в ледовых условиях, в прибрежных водах, околка льда, буксировка судов в порту и на длинном буксире и швартовка их в порту. Ледокол может производить морскую буксировку судов с районом плавания до 3000 миль.

Корпус ледокола целиком сварной. Непотопляемость обеспечена при затоплении одного любого отсека.

Силовая установка — дизель-электрическая постоянного тока, состоит из трех дизель-генераторов 13Д100, работающих на три гребных электродвигателя. Предусмотрена возможность перевода мощности с носового винта на два кормовых.

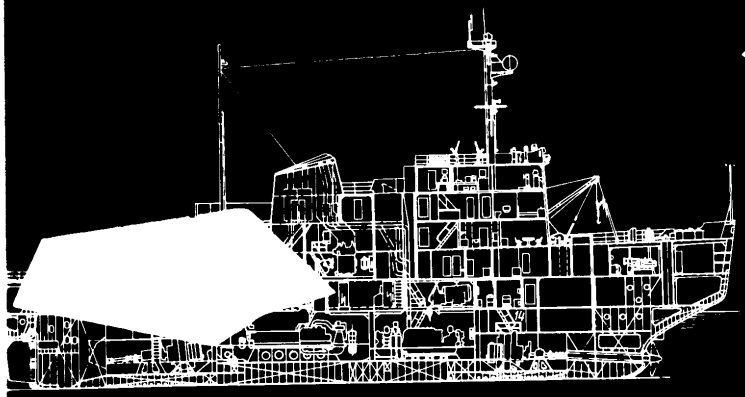
Управление электродвижением осуществляется из ходовой рубки, с верхнего мостика и из центрального поста управления.

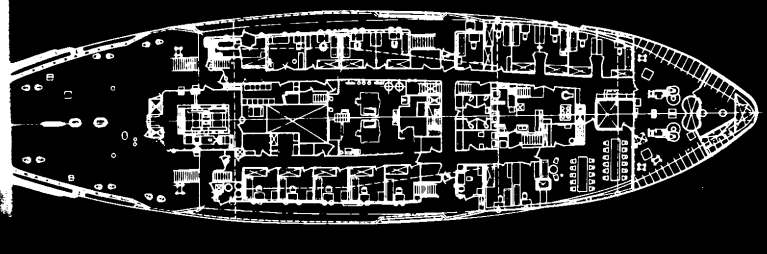
Судовая электростанция получает питание от трех вспомогательных дизель-генераторов мощностью по 225 *квт* каждый.

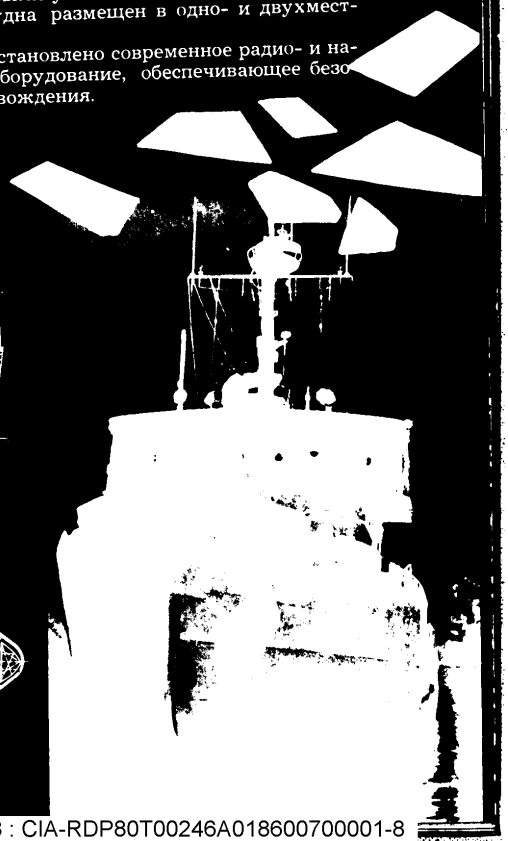
Для буксировки судов установлена буксирная автоматическая электролебедка, имеющая два барабана с тяговыми усилиями 25 и 10 *т*.

Экипаж судна размещен в одно- и двухместных каютах.

На судне установлено современное радио- и навигационное оборудование, обеспечивающее безопасность судовождения.







Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

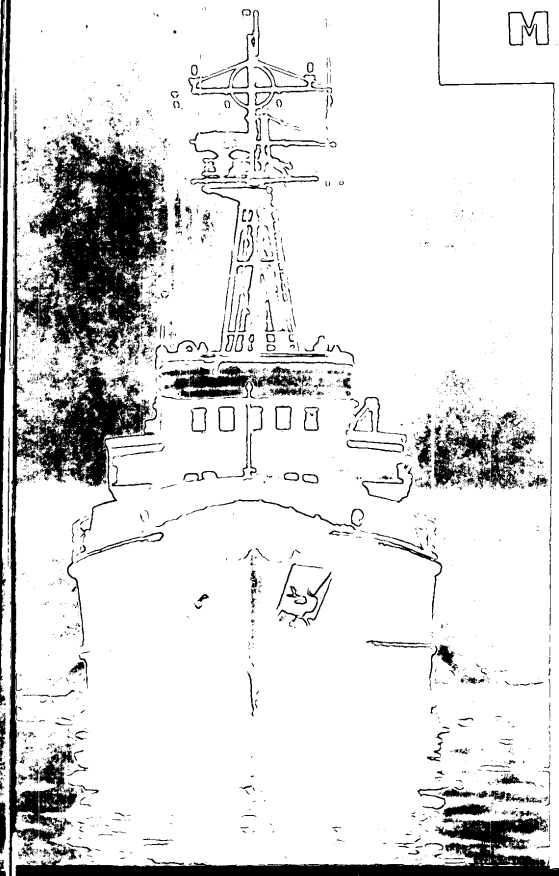
На ледоколе обеспечена радиационная безопасность как команды, так и рабочих, обслуживающих судно при нахождении его в порту. Биологическая защита ядерно-энергетической установки не допускает в постоянно обслуживаемых помещениях превышения уровня проникающего излучения свыше установленных норм.

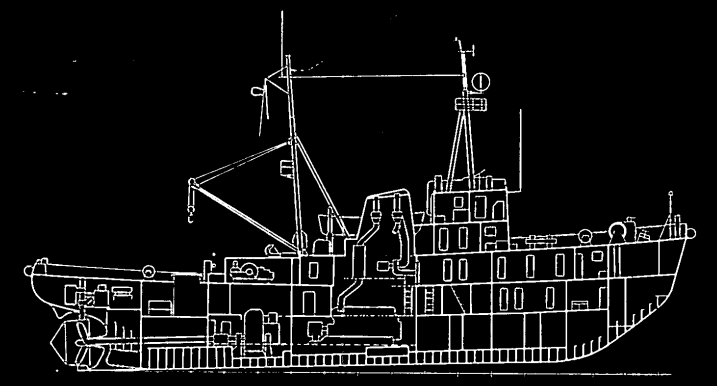
Для предупреждения разноса радиоактивных загрязнений на судне ...ая система дезактивации, которая предусматривает ...-гигиенической обработки.

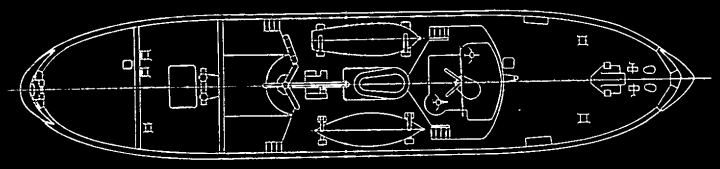
...строй действующих судов ...докольного флота, способного ...ов судов по трассе Север- ...ти и продлевать период нави... ...то значительно ...рузооборот и объем арктических перевозок.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8







Силовая установка дизель-электрическая одновальная постоянного тока. Гребной электродвигатель работает от двух главных дизель-генераторов мощностью по 1000 *л. с.*

Управление работой гребной установки осуществляется из рулевой рубки или с верхнего мостика. Корпус буксира рассчитан на работу в ледовых условиях.

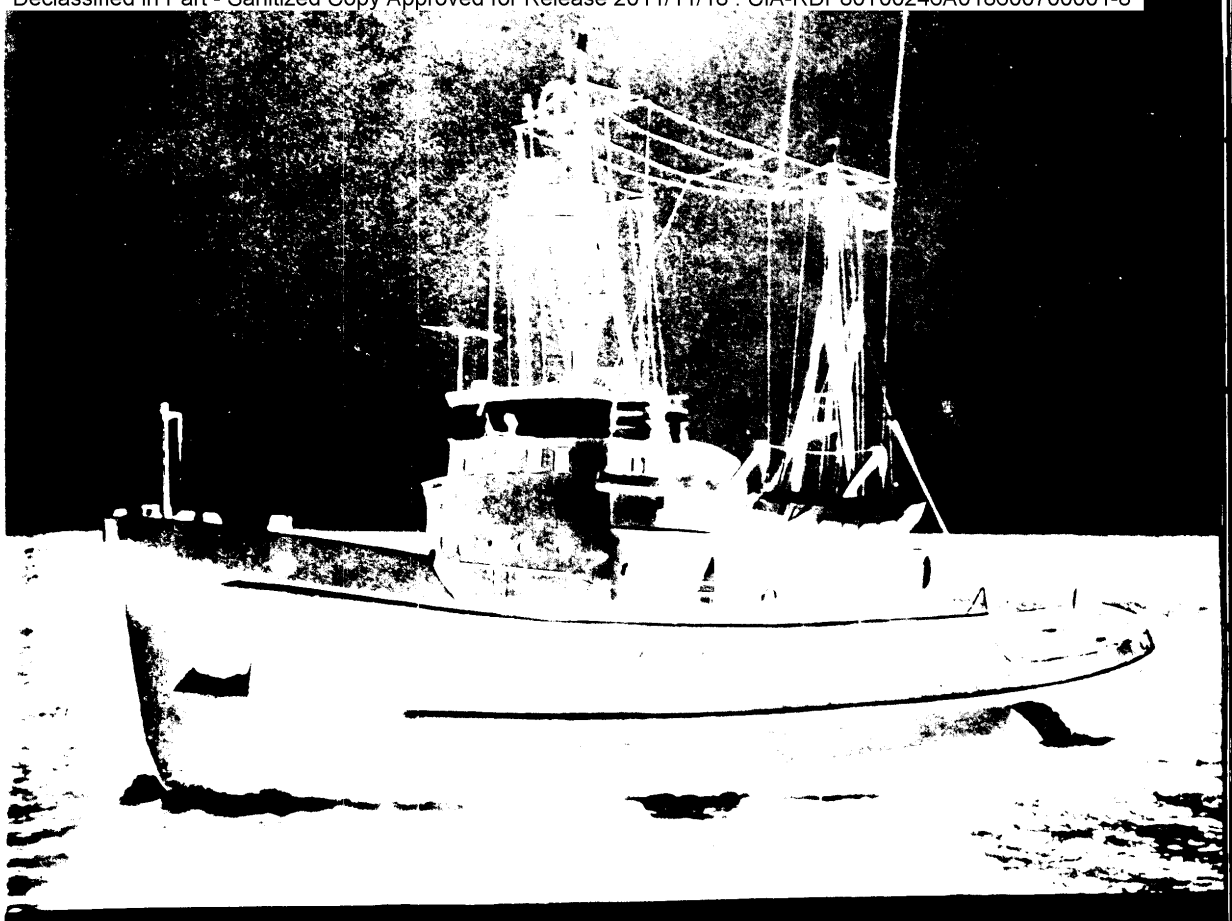
Непотопляемость обеспечена при затоплении одного любого отсека.

Дальность плавания полным свободным ходом при наибольших запасах топлива 7800 миль. Автономность (по запасам пресной воды и провизии)—25 суток.

Экипаж буксира размещен в одно-, двух- и четырехместных каютах. Бытовые помещения обеспечивают хорошие условия обитаемости.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Наличие водоотливного насоса (800 *м³/час*) и двух пожарных лафетных стволов позволяют использовать буксир для оказания помощи судам, терпящим бедствия.

Для буксировки в открытом море имеется автоматическая буксирная лебедка; тяговое усилие 18 *т*.

Поворотная направляющая насадка на гребном винте, заменяя руль обычной конструкции, обеспечивает хорошие маневренные качества (диаметр циркуляции не превышает 2,1 длины корпуса) и высокие тяговые характеристики.

Для повышения надежности работы в ледовых условиях гребной винт и поворотная насадка имеют противоледовую защиту.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

МОРСКОЙ
ПОРТОВЫЙ БУКСИР
МОЩНОСТЬЮ 1200 Л. С.

Буксир предназначен для работы по вводу, в воду, перестановке и швартовке крупнотонна ных морских судов в портах как на свобод воде, так и в ледовых условиях. Для предохра ния от повреждений при швартовке корпусе он ж жен резиновым привальным брусом.

Автономность плавания (по топливу и прес воде) 6 суток; район плавания 20 миль от бер

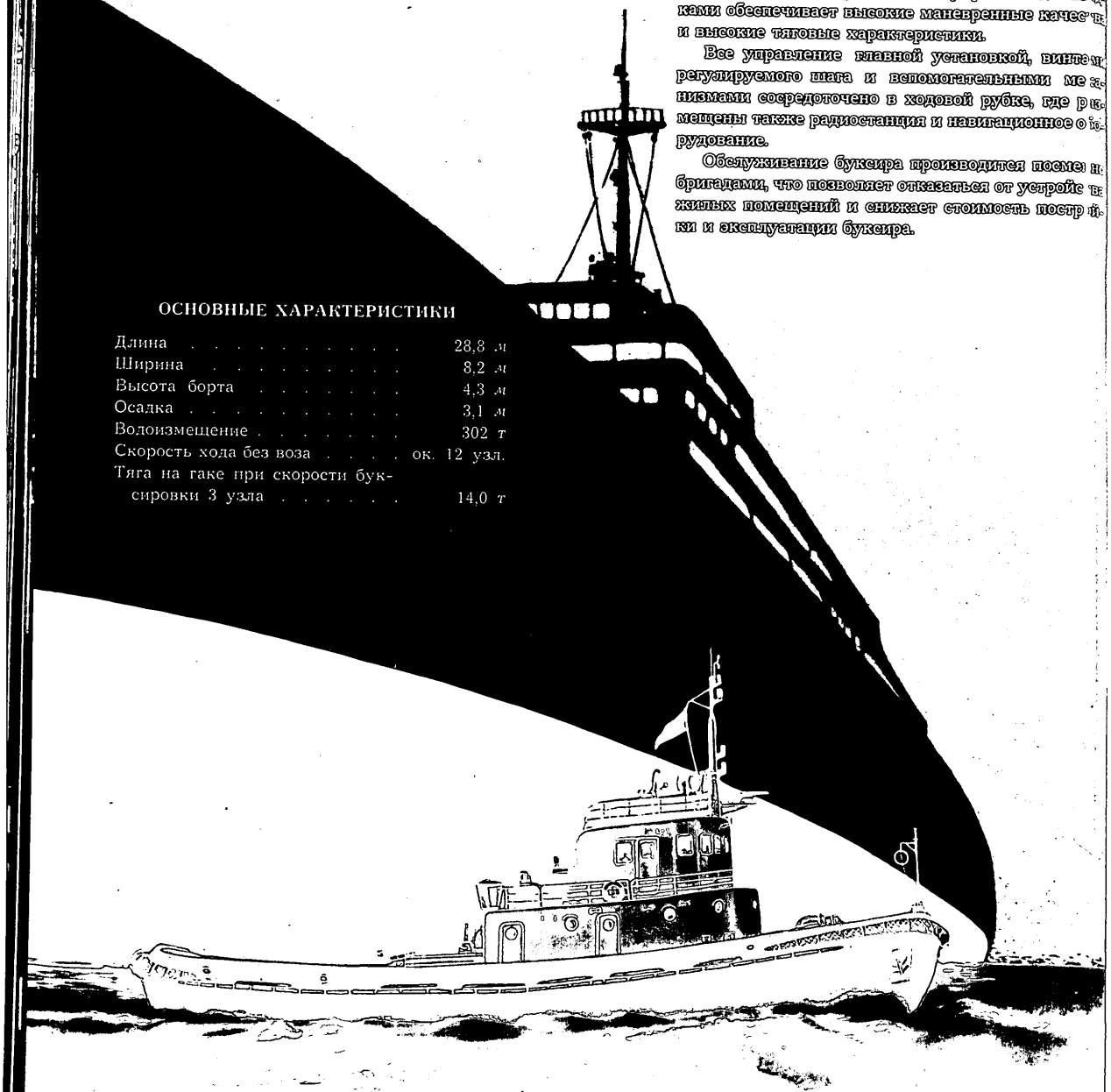
На буксире применены винты регулируем шага, работающие в поворотных направляющ насадках, что при раздельном управлении нас ками обеспечивает высокие маневренные качес и высокие тяговые характеристики.

Все управление главной установкой, винта регулируемого шага и вспомогательными ме низмами сосредоточено в ходовой рубке, где р мещены также радиостанция и навигационное о рудование.

Обслуживание буксира производится посме бригадами, что позволяет отказаться от устройс жилых помещений и снижает стоимость постр ки и эксплуатации буксира.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	28,8 м
Ширина	8,2 м
Высота борта	4,3 м
Осадка	3,1 м
Водоизмещение	302 т
Скорость хода без воза	ок. 12 узл.
Тяга на гаке при скорости буксировки 3 узла	14,0 т

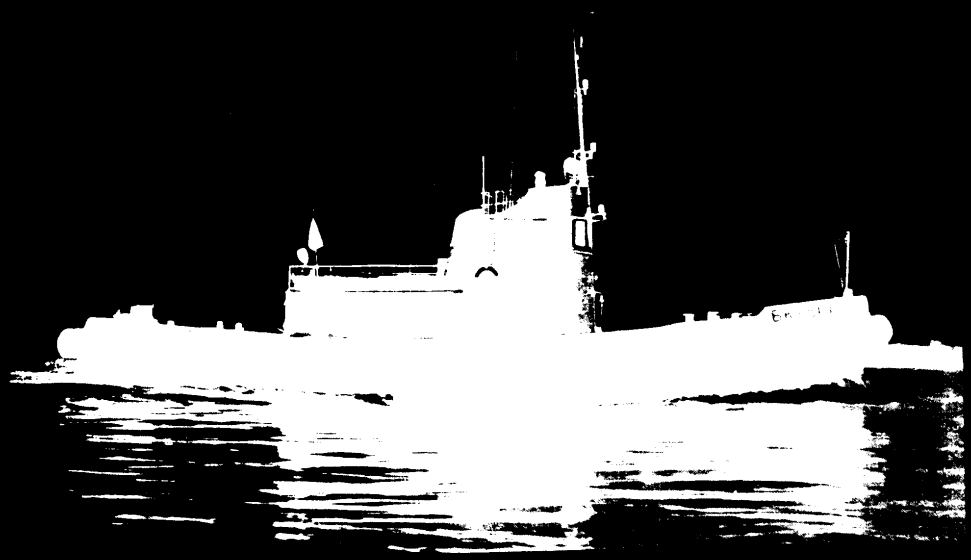


Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ТОВЫЙ БУКСИР

С КРЫЛЬЧАТЫМИ ДВИЖИТЕЛЯМИ МОЩНОСТЬЮ 600 Л. С.



ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	24,3 *м*
Ширина	7,0 *м*
Высота борта	2,9 *м*
Осадка (габаритная)	3,1 *м*
Водоизмещение	168 *т*
Мощность	2 · 300 *л. с.*
Скорость свободного хода	9,5 узла

ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ КРЫЛЬЧАТЫХ ДВИЖИТЕЛЕЙ

Число лопастей	5
Длина лопастей	1200 *мм*
Диаметр движителя по лопастям	2000 *мм*
Передаточное отношение конической передачи	1:5,8

Назначение буксира — работы по кантовке транспортных судов в портах. Буксир рассчитан на непрерывную 6-суточную работу без пополнения запасов. Корпус буксира сварной.

Главные двигатели — два четырехтактных нереверсивных дизеля мощностью по 300 *л. с.* при 500 об/мин.

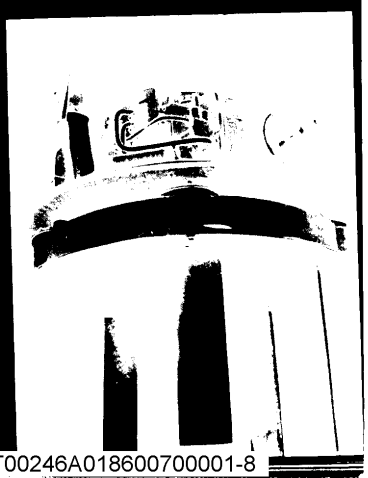
Крыльчатые движители расположены в носовой части и имеют общую защитную насадку.

Крыльчатые движители обеспечивают буксиру высокую маневренность, плавное изменение скорости хода, поворот на месте, ход лагом, равные скорости переднего и заднего ходов.

Управление всеми ходами судна дистанционное и осуществляется из ходовой рубки непосредственно судоводителем без участия машинной команды; все вспомогательные механизмы электрифицированы.

Буксирный гак расположен в корме, что полностью предохраняет судно от опрокидывания при сильных и неожиданных рывках буксирного троса.

Буксир обеспечивает высокую производительность труда при портовых работах на водном транспорте.



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ОЗЕРНЫЙ БУКСИР-ТОЛКАЧ
МОЩНОСТЬЮ 1340 Л. С.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	40,2 *м*
Ширина	9,4 *м*
Высота борта	3,5 *м*
Осадка	2,2 *м*
Водоизмещение	496 *т*
Скорость хода с возом	12 *км/час*

Двухвинтовой буксир-толкач с рубками на главной, шлюпочной и верхней палубах предназначен для вождения способом толкания сухогрузных и наливных баржевых и секционных составов грузоподъемностью до 12 000 т.

На судне установлены два главных двигателя марки R8DV-148 мощностью по 670 *л. с.* при 350 об/мин. Силовая установка оборудована средствами комплексной автоматизации, допускающей исключение вахты в машинном отделении и широкое совмещение профессий членов команды.

Рулевое устройство, состоящее из поворотных насадок гребных винтов с раздельным управлением, обеспечивает хорошую маневренность буксира.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ОЗЕРНЫЙ БУКСИР-ТОЛКАЧ

МОЩНОСТЬЮ 800 Л. С.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	42,2 *м*
Ширина	8,6 *м*
Высота борта	3,2 *м*
Осадка средняя	2,1 *м*
Водоизмещение	425 *т*
Скорость хода с возом	12 *км час*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

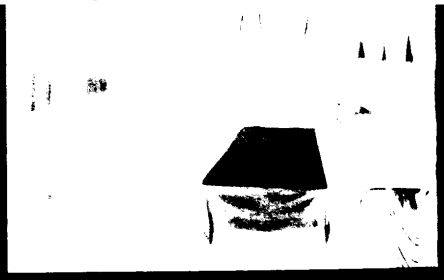
Однопалубный буксир-толкач предназначен для вождения способом толкания сухогрузных и наливных баржевых и секционных составов грузоподъемностью до 8000 *т*.

Силовая установка состоит из двух двигателей марки R6DV-148 мощностью 400 *л. с.* при 275 об мин.

Автоматизация силовой установки допускает исключение вахты в машинном отделении и широкое совмещение профессий членов команды.

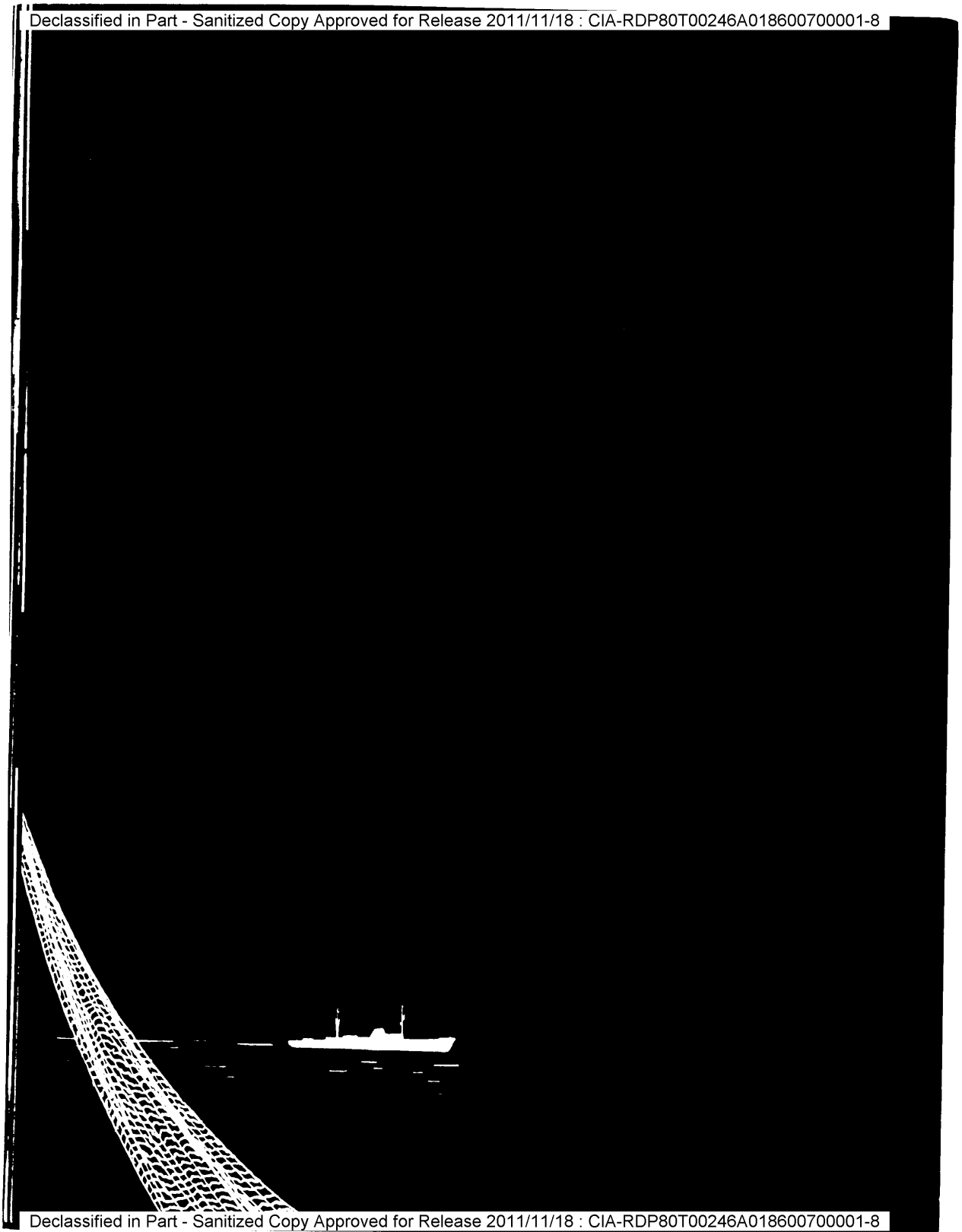
Рулевое устройство, состоящее из поворотных насадок гребных винтов с раздельным управлением, обеспечивает высокую маневренность буксира.

За счет внедрения новейших методов автоматизации и уменьшения штата команды получена значительная годовая экономия эксплуатации буксира.



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



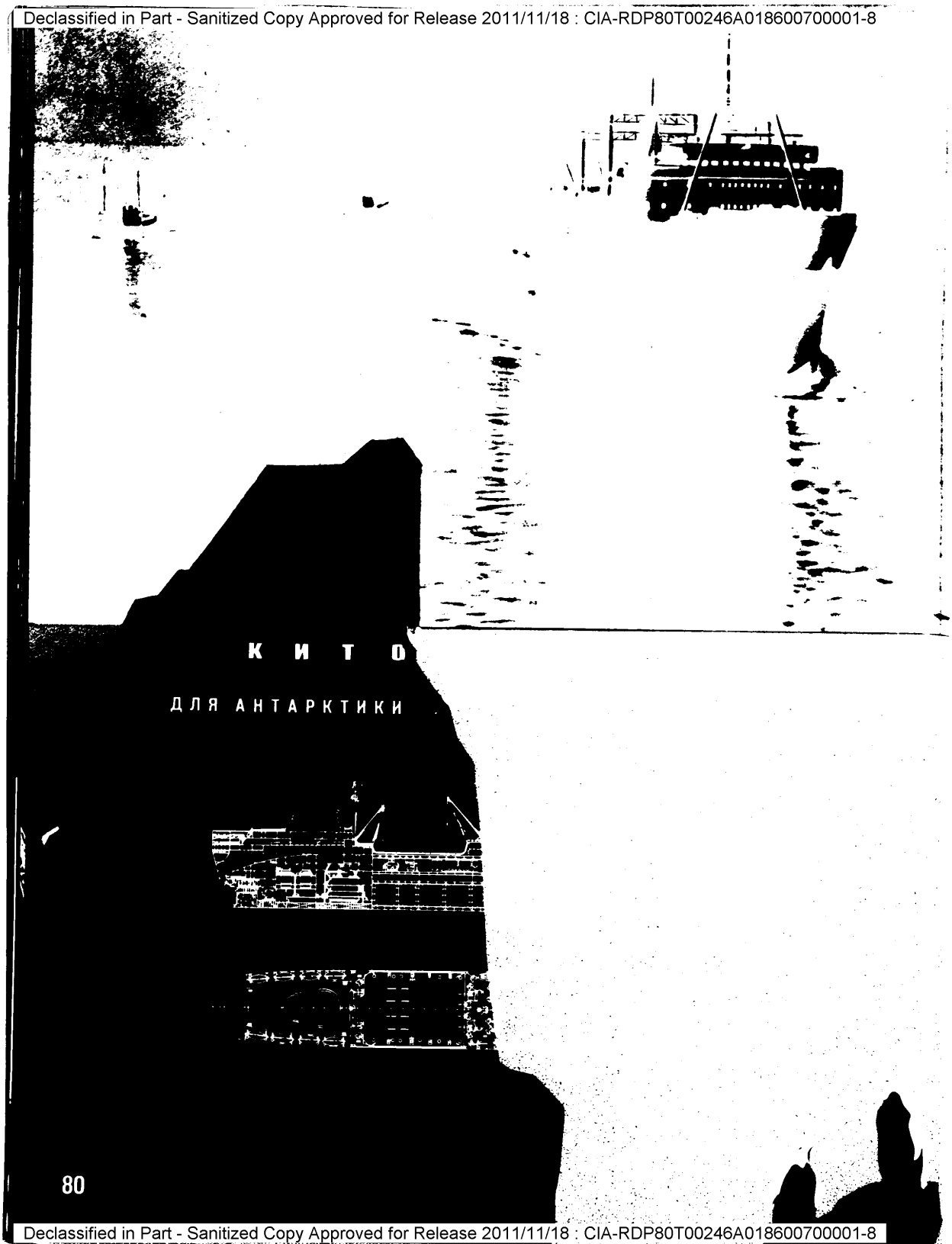
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ПРОМЫСЛОВЫЕ СУДА

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

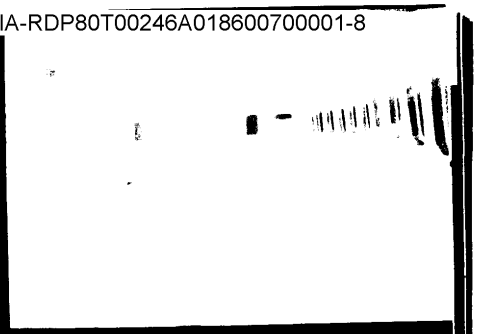


Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	217,5 *м*
Ширина	27,8 *м*
Высота борта	19,0 *м*
Осадка	10,8 *м*
Водоизмещение	44 900 *т*
Скорость	ок. 16 *узл.*
Мощность силовой установки	2 · 7500 *л. с.*
Дальность плавания	9100 *миль*

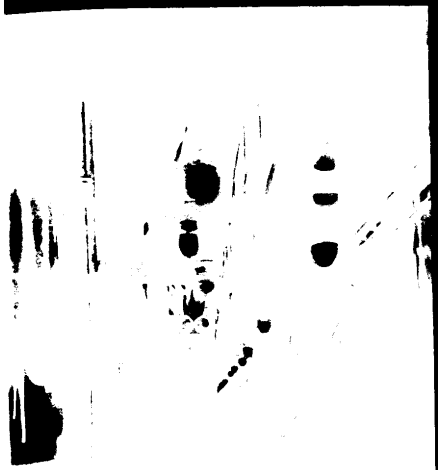


Китобойная база — океанское двухвинтовое трехпалубное судно с баком, ютом, носовой и кормовой надстройками, со слипом в корме, неограниченного района плавания.

Главные двигатели — 2 дизеля фирмы Бурмейстер и Вайн мощностью по 7500 *л. с.* при 115 об/мин. Дизели шестицилиндровые двухтактные реверсивные простого действия с наддувом и прямой передачей на винт.

База предназначается для приема и разделки китовых туш с последующей переработкой китового сырья, хранения и транспортировки продукции китобойного промысла, снабжения китобойных судов топливом, питьевой водой, продовольствием и промысловым снаряжением, а также для бытового и культурного обслуживания команд китобойцев во время промысла и на переходах.

На китобойной базе установлены мощные промысловые механизмы для переработки китового сырья и выработки пищевого и технического жира, кормовой муки и мороженого пищевого мяса.



Все тяжелые операции по разделке китовых туш и транспортировке китового сырья механизированы, технологические процессы по выработке готовой продукции частично автоматизированы. Автоматизированы также механизмы и аппараты котельной установки, вспомогательные механизмы главной силовой установки и электростанции.

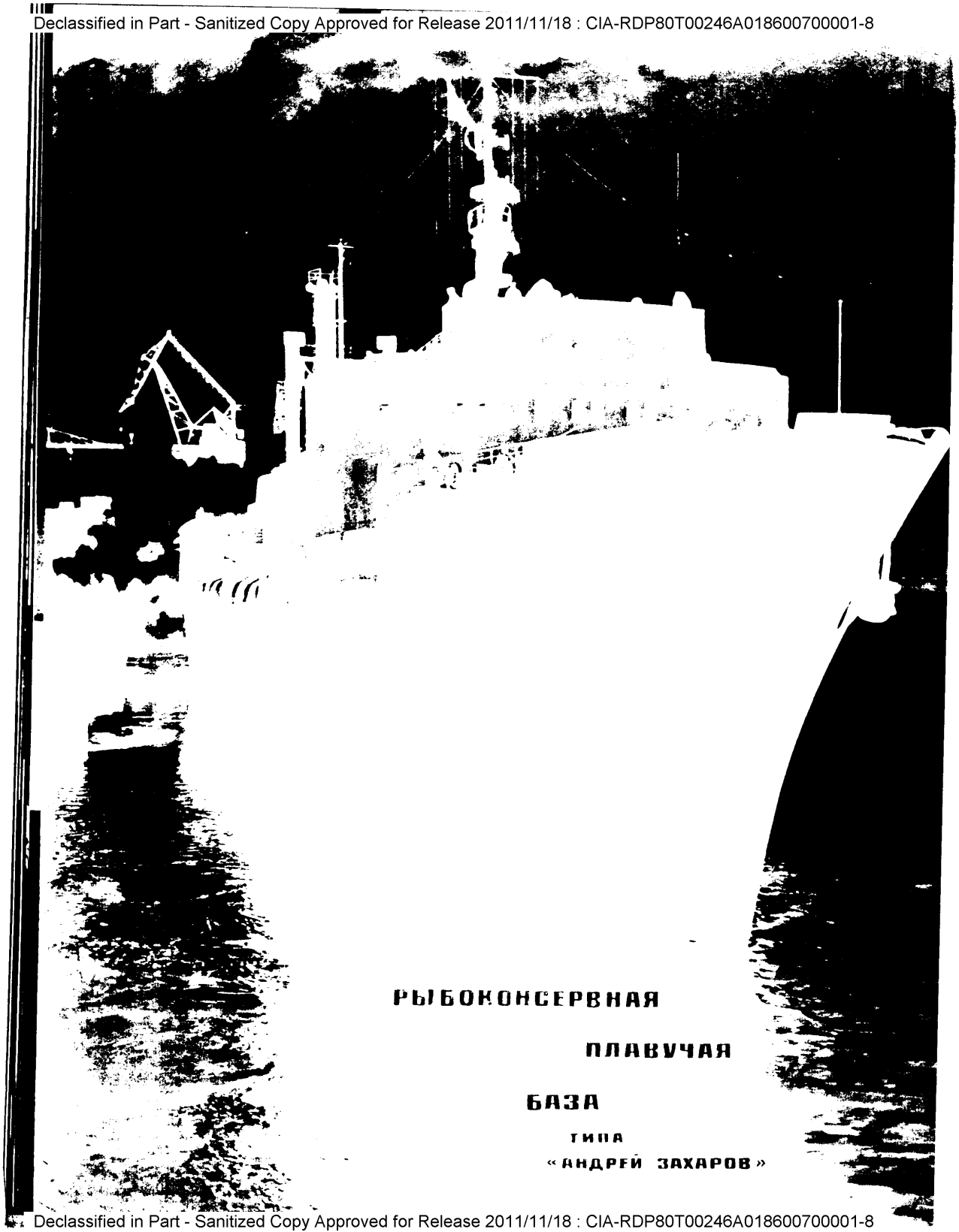
Для хранения жидких грузов на судне имеется 40 танков, для хранения мороженой продукции — китового мяса — два рефрижераторных трюма и склад китовой муки.

На судне предусмотрена внутритрюмная механизация складов муки и трюмов мороженой продукции. Механизирована перегрузка в море готовой продукции на транспортные суда.

Личный состав китобойной базы размещен в одно- и двухместных просторных каютах, оборудованных кондиционированием воздуха. На судне имеются медицинский блок, обслуживающий личный состав китобойной флотилии, с операционной, лазаретом, рентгеновским и зубоврачебным кабинетами. Для отдыха команды предусмотрены библиотека, кинозал, красный уголок.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

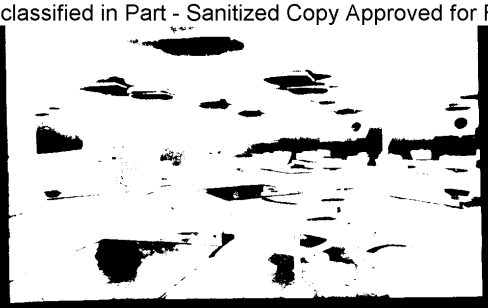
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



РЫБОКОНСЕРВНАЯ ПЛАВУЧАЯ БАЗА ТИПА «АНДРЕЙ ЗАХАРОВ»

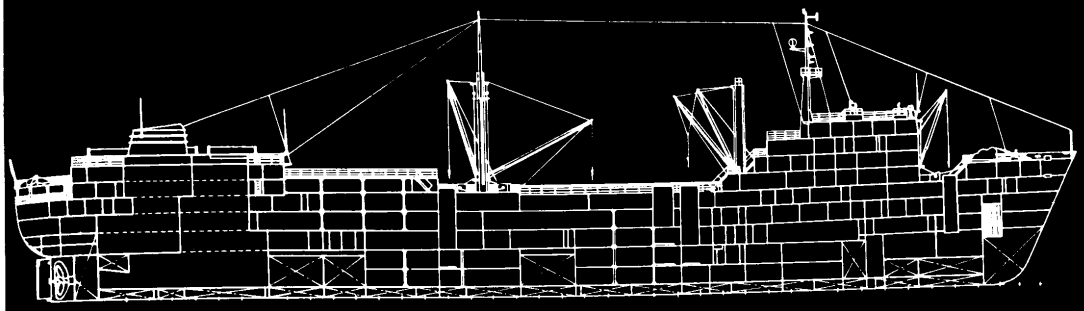
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

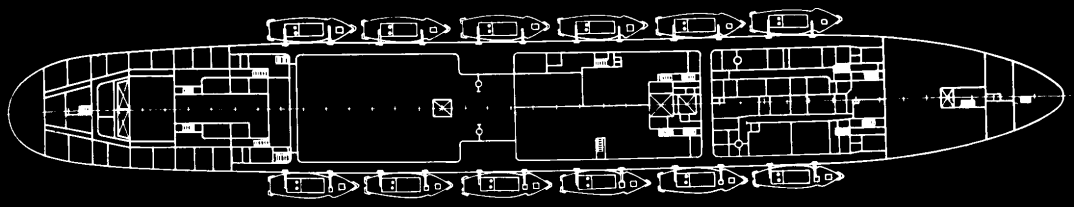
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	162,17 *м*
Ширина	20,0 *м*
Осадка	7,1 *м*
Водоизмещение	15 300 *т*
Скорость	12 узл.





САЙРА

Рыбоконсервная плавучая база является океанским одновинтовым судном с неограниченным районом плавания. База спроектирована с учетом специфики рыбного промысла и предназначена для выработки консервов из сайры и сардин.

Энергетическая установка судна состоит из двух дизелей общей мощностью 3800 *л. с.*, марки 8ДР 43 61, работающих на один винт. Суммарная мощность генераторов 2100 *квт*.

На базе автоматизированы и механизированы [illegible] производства кон-

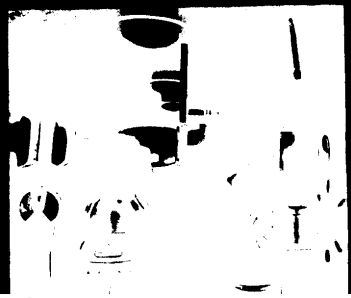
[illegible] ства перерабаты-

На рыбоконсервной базе имеются транспортеры, элеваторы и лифты, механизирующие погрузо-разгрузочные работы.

Для экипажа и промысловых рабочих предусмотрены комфортабельные каюты, столовая, кают-компания, кинозал, библиотека с читальней, медицинский блок, в который входят предоперационная, операционная, лазарет, изолятор, зубоврачебный и физиотерапевтический кабинеты.

В жилых помещениях предусмотрено зимнее кондиционирование воздуха.

На судне установлено современное штурманское и радиолокационное оборудование, обеспечивающее безопасность плавания.



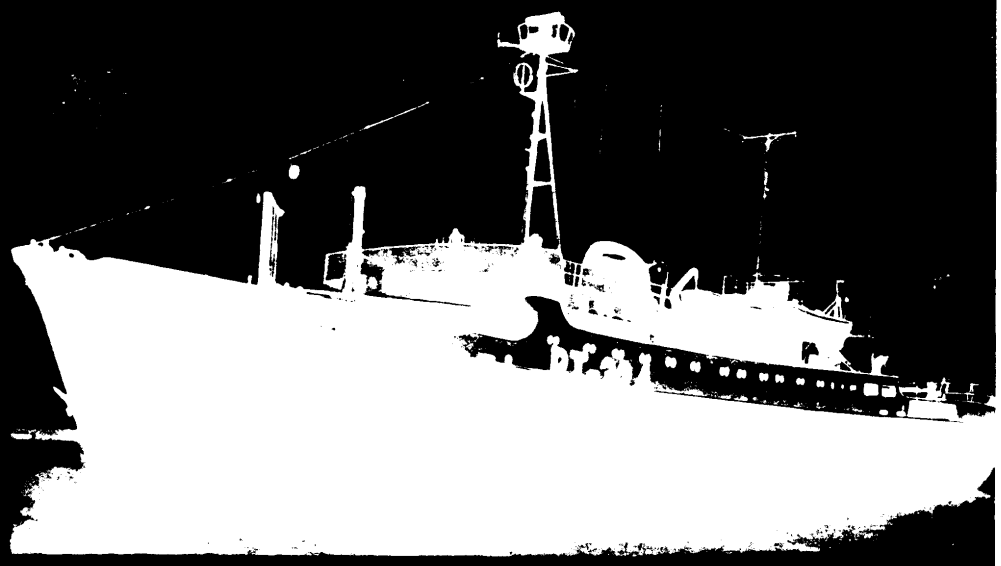
САРДИНЫ

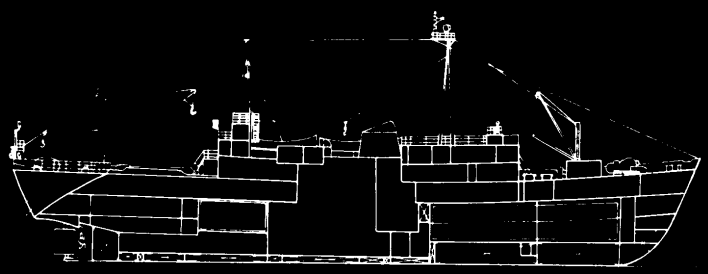
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

РЕФРИЖЕРАТОРНО-МОРОЗИЛЬНЫЙ РЫБОЛОВНЫЙ

ТРАУЛЕР
ТИПА „МАЯКОВСКИЙ"





Большие рефрижераторно-морозильные рыболовные траулеры предназначаются для промысла рыбы тралом, переработки улова на замороженное рыбное филе и замороженную потрошеную и обезглавленную рыбу, выработки консервов (с полной утилизацией) и доставки продукции на базу в специально оборудованных рефрижераторных трюмах и кладовых. Судно океанское стальное сварное одновинтовое с подкреплением корпуса для плавания в битом льду.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Судно оборудовано кормовым слипом и устройством для ска, подъема и буксировки трала; имеются цехи: рыбо-батывающий, морозильный, консервный и утилиза-нный (для выработки кормовой муки).

Объем трех рефрижераторных рыбных трюмов рассчи-на хранение в них 600 *т* замороженной рыбопродукции температуре —18° С.

В механическую установку траулера входят:

а) один главный двигатель мощностью 2000 ... с при об/мин марки 8ДР 43/61-ВІ, работающий на гребной винт ...лируемого шага. Двигатель управляется ди...ционно рулевой рубки;

б) четыре дизель-генератора мощностью по 200 *квт* пере-ного тока напряжением 230 *в* марки ДГТ-200;

в) один стояночный дизель-генератор мощностью 63 *квт* ин аварийный дизель-генератор мощностью 25 *квт*.

В котельном отделении установлены два паровых котла ки КВС 30 I производительностью по 2000 *кг/час* насы-ного пара при рабочем давлении 5 *кг см*^{2}. Котлы снаб-ы автоматами питания.

Для пополнения запасов пресной и котельной воды уста-лена опреснительная установка из двух испарителей изводительностью по 10 *т сутки* опресненной воды.

Силовое электрооборудование переменного тока напря-нием 220 *в*; напряжение в сети освещения 127 *в*.

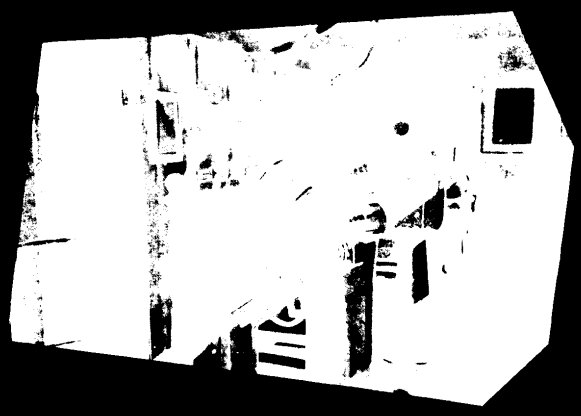
Холодильная установка состоит из трех аммиачных ...трокомпрессоров холодопроизводительностью по 80 000 ... *час* с теплообменными аппаратами и автоматикой.

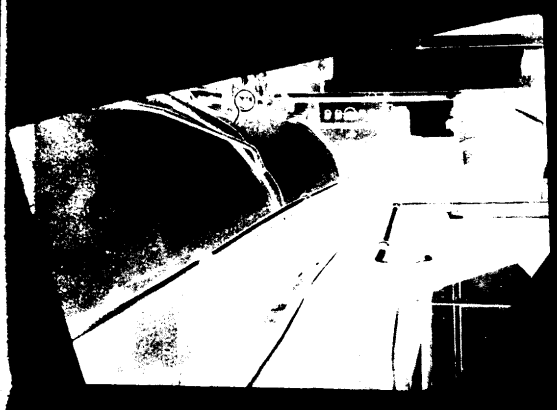
Траулеры снабжены магнитными компасами, гирокомпа-..., совершенным радионавигационным оборудованием. ... обнаружения косяков рыбы установлены гидроакусти-...ие поисковые приборы вертикального и горизонтального ...твия. Принятая на траулерах промысловая схема кор-...ого траления обеспечивает простоту и безопасность рабо-...личного состава.

...раловая лебедка обслуживается двухбарабанной тра-...вой лебедкой с суммарным тяговым усилием на двух ба-...нах 12 ... при скорости выбирания ваеров 60 *м/сек*.

На траулерах предусмотрена непрерывность промысла ...точность процесса рыбообработки с выпуском за сутки ... полностью законченной и готовой к реализации замороженной рыбопродукции.

На траулере созданы хорошие бытовые условия с учетом ...тельного пребывания личного состава на промысле.



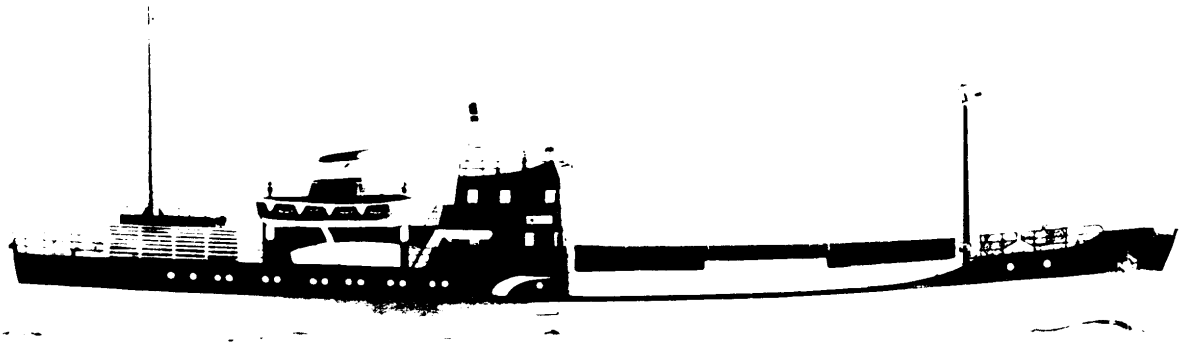


ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	ок. 85 *м*
Ширина	14 *м*
Осадка	ок. 5,7 *м*
Водоизмещение	ок. 3700 *т*
Грузоподъемность:	
мороженой продукции	600 *т*
кормовой рыбной муки	120 *т*
консервов	100 000 банок
Мощность силовой установки	2000 *л. с.*
Скорость хода без трала	13 *узл.*
Автономность	ок. 80 суток

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



ТУНЦЕЛОВНОЕ СУДНО

Тунцеловное судно является новым видом специальных промысловых судов и предназначено для автономного лова ярусом и троллами тунцов и сопутствующих им видов рыб, а также переработки сырья в мороженую сухим способом продукцию в виде рыбных туш тунцов и блоков мороженой печени тунцов и акул. Представляет собой океанское стальное одновинтовое судно с полубаком и развитой кормовой надстройкой, неограниченного района плавания. Корпус судна цельносварной с подкреплением для плавания в битом льду.

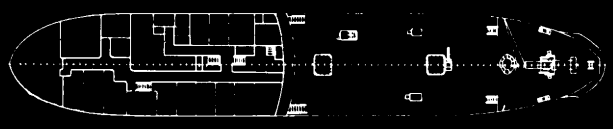
Главный двигатель — дизель мощностью 900 *л. с.*, работающий на гребной винт регулируемого шага с дистанционным автоматическим управлением из ходовой рубки.

На судне имеется электростанция переменного тока мощностью 300 *квт*.

Все вспомогательные механизмы и судовые устройства, а также рефрижераторная установка электрифицированы.

Судно снабжено гидролокационной аппаратурой для горизонтального и вертикального поиска рыб.

Технологическое и морозильное оборудование, установленное на судне, обеспечивает механизированную обработку улова, замораживание и упаковку готовой продукции с производительностью [illegible] устройства для лова [illegible] электросеть.



ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	54,2 *м*
Ширина	9,3 *м*
Водоизмещение	930 *т*
Осадка при полном водоизмещении	3,7 *м*
Грузовместимость рефрижераторных трюмов	100 *т*
Мощность силовой установки	900—1000 *л. с.*
Скорость	ок. 11 узл.
Дальность плавания полным ходом	ок. 10 000 миль
Автономность	50 суток

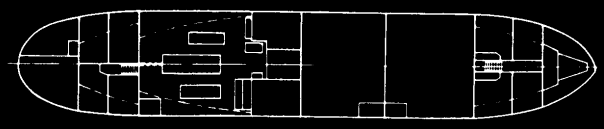
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

МОРСКОЙ СРЕДНИЙ РЫБОЛОВНЫЙ ТРАУЛЕР

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	43,6 *м*
Ширина	7,7 *м*
Высота борта	3,8 *м*
Осадка	3,14 *м*
Водоизмещение	540 *т*
Скорость	10,4 узла
Емкость рыбных трюмов	220 $м^3$
Автономность	30 суток



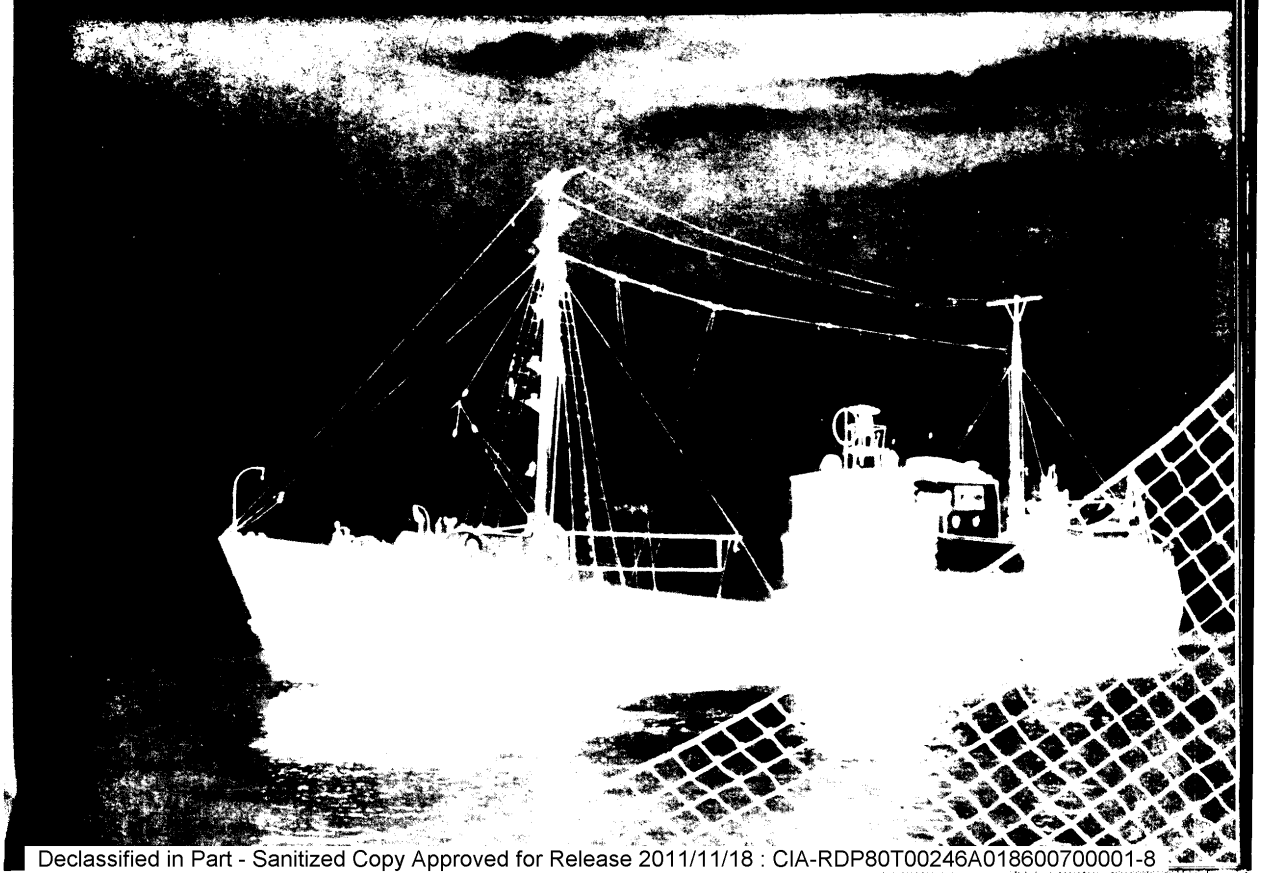
Однопалубное одновинтовое дизельное судно предназначено для лова рыбы донным тралом и дрифтерными сетями с транспортировкой улова в посоленном и охлажденном виде на плавучие базы и в порт. Район плавания неограниченный.

Рефрижераторная фреоновая установка производительностью 12 500 *ккал/час* обеспечивает охлаждение трюмов до —2°С.

Главный двигатель — дизель 400 *л. с.*, вспомогательные дизель-генераторы 57 и 25 *квт*. Предусмотрен вспомогательный паровой водотрубный котел, работающий на жидком топливе с рабочим давлением 4 *атм*.

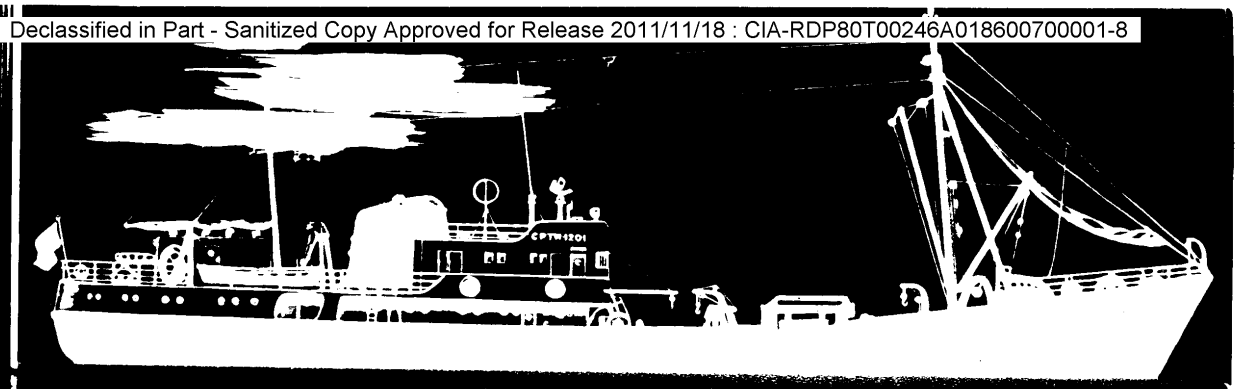
Промысловое оборудование состоит из траловой электролебедки с тяговым усилием 4 *т* и скоростью выбирания ваера 56 *м/мин*, дрифтерного электрошпиля с тяговым усилием 1,2 *т*, сетевыборочной машины и сетевыборочного рола с электроприводами.

Установленная на сейнере радио- и навигационная аппаратура обеспечивает безопасность плавания.



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



ТРАУЛЕР

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	54,2 *м*
Ширина	9,3 *м*
Высота борта	4,7 *м*
Осадка	3,7 *м*
Водоизмещение	930 *т*
Скорость	11,6 узла
Емкость рыбных трюмов	355 $м^3$
Автономность	30 суток

Однопалубное цельносварное судно предназначено для лова рыбы разноглубинными тралами и сетями. Улов доставляется в порт или на плавучие базы в малосоленом охлажденном или замороженном виде. Район плавания — Северная Атлантика с неограниченным удалением от берега в течение круглого года.

Главный двигатель — дизель мощностью 800 *л. с.*, работающий на винт регулируемого шага. На судне имеется вспомогательное парусное вооружение. Рефрижераторная установка состоит из двух аммиачных компрессоров ДАУ-50 по 5000 *ккал/час*.

В промысловое оборудование входят траловая электрическая лебедка со скоростью выбирания ваера 45 *м/мин*, дрифтерный электрошпиль с тяговым усилием 1,2 *т* и сетевыборочная и сететрясная машины с электрическим приводом.

Радио- и навигационная аппаратура обеспечивает судну безопасность плавания.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

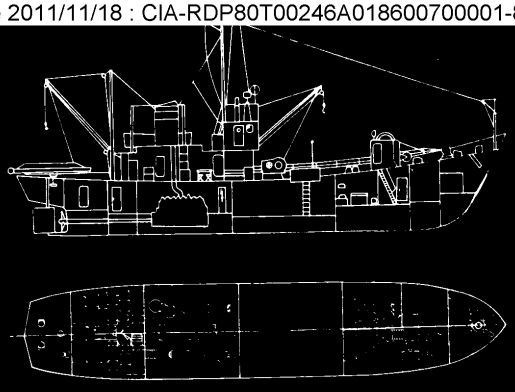
МОРСКОЙ РЫБОЛОВНЫЙ СЕЙНЕР

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина . . . . . 33,4 *м*
Ширина . . . . . 6,7 *м*
Высота борта . . . . . 3,5 *м*
Водоизмещение и осадка:

	Водоизмещение, *т*	Осадка, *м*
при траловом лове	254,4	2,58
при дрифтерном лове	261,8	2,63
при кошельковом лове	256,0	2,59

Грузоподъемность, включая вес льда и соли . . . . . 50 *т*
Скорость . . . . . ок. 9,0 узл.
Дальность плавания ок. 2160 миль
Автономность . . . . 10 суток



Сейнер предназначен для лова рыбы тралом, дрифтерными сетями и кошельковым неводом. Представляет собой одновинтовое гладкопалубное судно с седловатой палубой, надстройкой и ходовой рубкой. Район плавания неограниченный. Корпус сейнера стальной сварной.

Гидравлическая рулевая машина управляется из рулевой рубки и с ходового мостика.

На судне установлены две стрелы грузоподъемностью по 1,5 *т* и одна кормовая стрела 0,7 *т*, предназначенная для укладки кошелькового невода.

В промысловое оборудование входит поворотная площадка размером 22 $м^2$ с обслуживающей ее стрелой грузоподъемностью 0,7 *т*, гидравлическая траловая лебедка, электрический дрифтерный шпиль и сетевыборочная машина для выборки кошелькового невода.

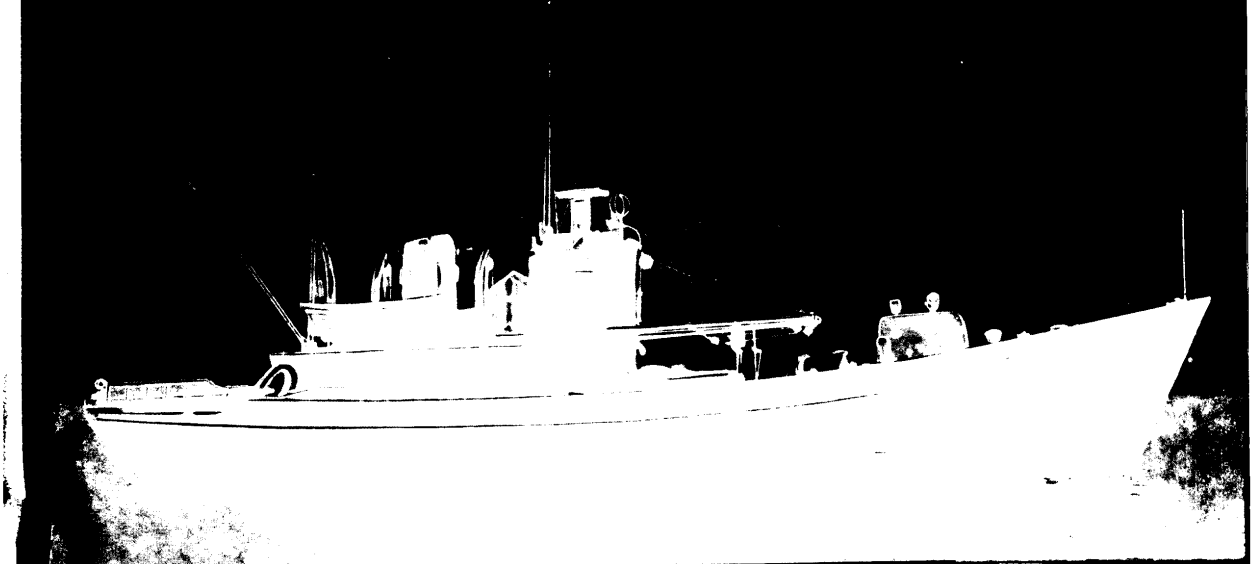
Силовая установка состоит из главного двигателя дизеля марки R8DV-136 фирмы Буккау-Вольф мощностью 300 *л. с.* и вспомогательного дизеля марки 6Ч 12 14 мощностью 30 *л. с.* для привода траловой лебедки.

Источником электроэнергии для сети 110 *в* являются три генератора постоянного тока.

На сейнере установлены приемопередающая телефонно-телеграфная радиостанция, радиолокационная станция и радиопеленгатор.

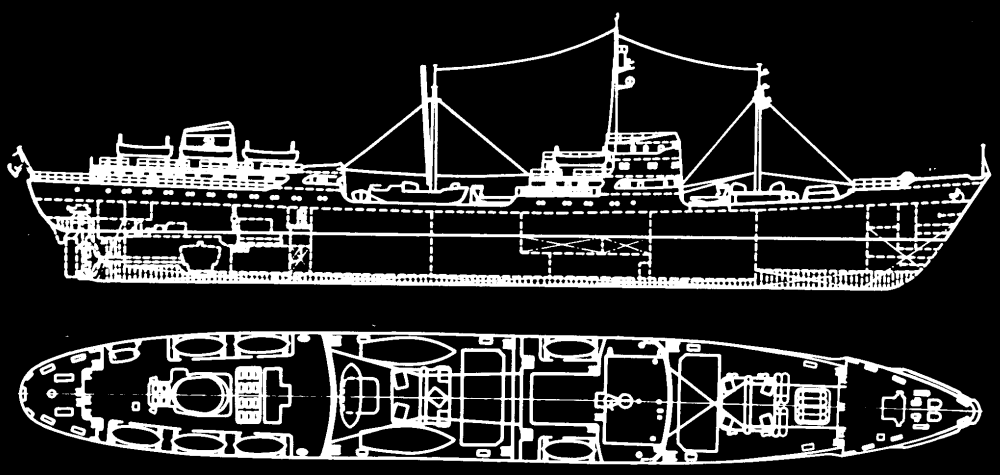
Сейнер снабжен эхолотом, магнитными компасами и прочими навигационными приборами.

Длительная эксплуатация сейнера в сложных условиях рыбного промысла на Дальнем Востоке и в Северной Атлантике показала их высокие мореходные и промысловые качества.



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

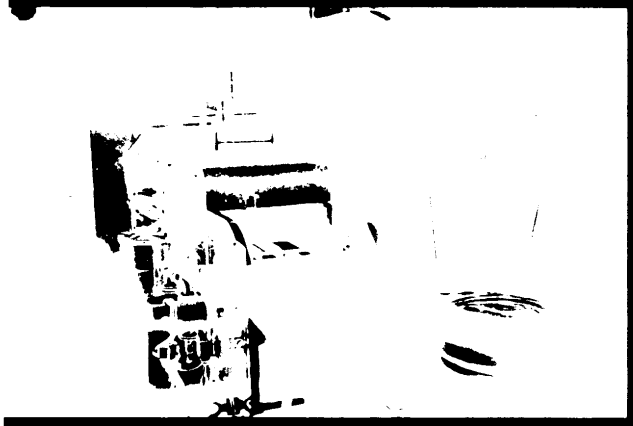


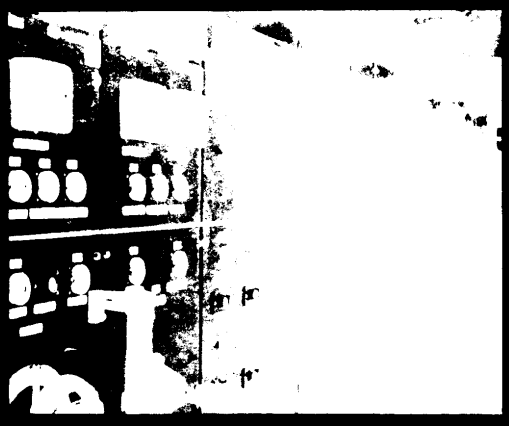
РЕФРИЖЕРАТОР

ТИПА „СЕВАСТОПОЛЬ“ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬЮ 100 *тонн в сутки*

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	130,9 *м*	Производительность морозильной установки	100 *т/сутки*
Ширина	16,8 *м*	Скорость	16,5 узла
Высота борта	9,5 *м*	Дальность плавания	8000 миль
Осадка	6,7 *м*	Автономность	40 суток
Водоизмещение	8970 *т*		
Кубатура трюмов	5400 *м*^{3}		





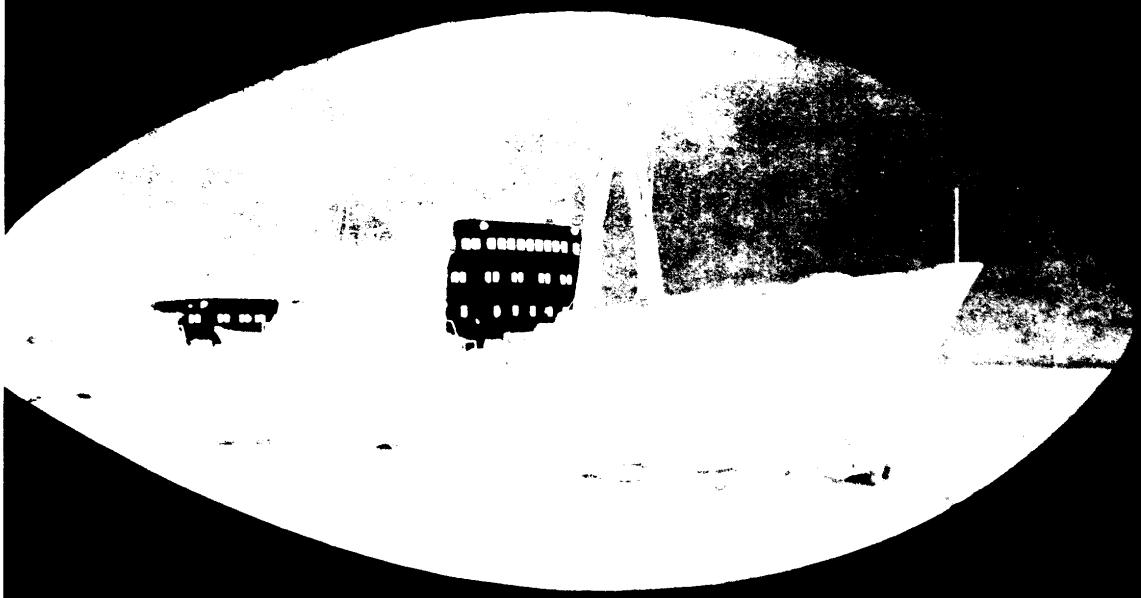
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Производственно-транспортные рефрижераторы предназначены для обработки и замораживания китового мяса или рыбы без разделки, а также для транспортировки замороженной продукции с места промысла.

Судно спроектировано и построено с учетом возможности плавания в битом льду за ледоколом. Непотопляемость обеспечивается при затоплении одного любого отсека; район плавания — неограниченный.

Корпус судна целиком сварной, выполнен в основном из стали марки 09Г2.



Весь экипаж размещен в удобных, комфортабельных каютах. Общественные помещения — кают-компания, красный уголок, столовая команды — хорошо отделаны и оборудованы, создают все условия для отдыха личного состава. Жилые и общественные помещения оборудованы системой кондиционирования воздуха.

Механическая силовая установка состоит из четырех дизель-генераторов постоянного тока марки 3Д-100 мощностью по 1800 *л. с.*, работающих на двухъякорный гребной электродвигатель.

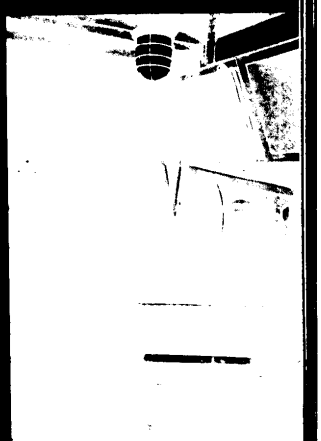
Судовая электростанция питается от трех вспомогательных дизель-генераторов марки ДГ-300, один из которых резервный.

Управление электродвижением осуществляется из центрального поста управления, из рулевой рубки и с верхнего мостика.

Холодильная установка общей производительностью около 600 000 *ккал/час* состоит из шести двуступенчатых аммиачных агрегатов и обеспечивает замораживание продукции до —18°С, поддержание этой температуры в трюмах и кондиционирование воздуха.

Основные производственные процессы по обработке и замораживанию продукции механизированы и автоматизированы. На судне установлено современное радиооборудование для двусторонней связи с судами и береговыми радиостанциями и навигационное оборудование, обеспечивающее безопасность судовождения.

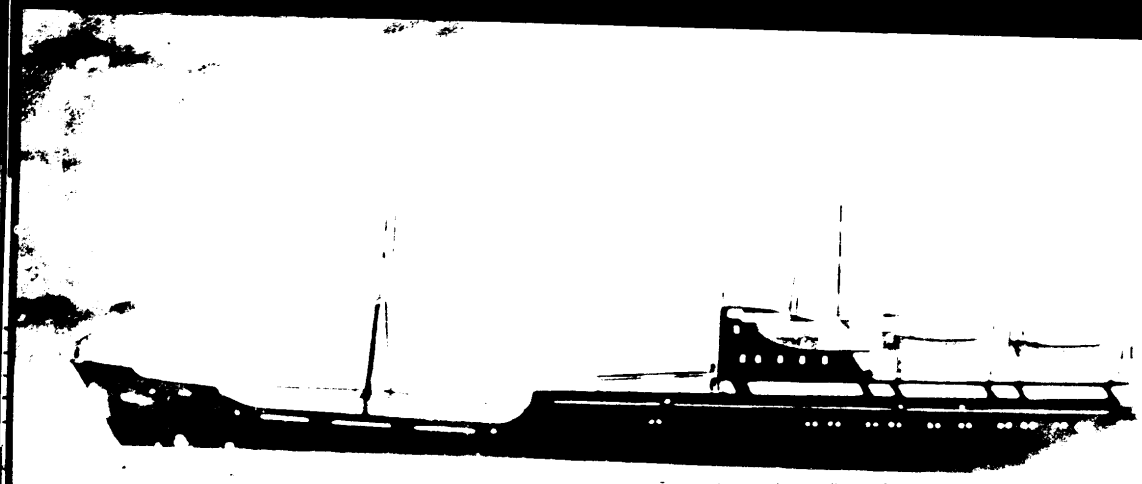
При постройке судов этого типа широко внедрены новые материалы из пластика и заменители ценных пород дерева.



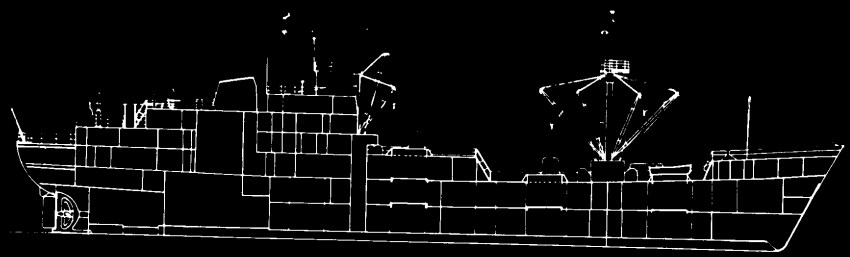
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

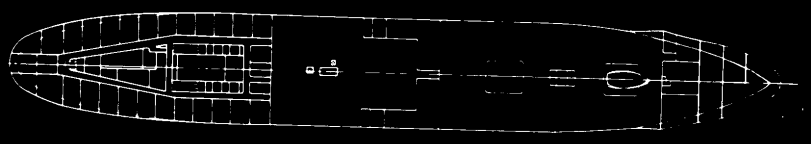
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ РЕФРИЖЕРАТОР



ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬЮ
50 ТОНН
В СУТКИ





ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	99,3 *м*	Грузоподъемность по мороженой рыбопродукции	1500 *т*
Ширина	14,0 *м*	Скорость	13,6 узла
Высота борта	7,2 *м*	Автономность	60 суток
Осадка	5,6 *м*	Дальность плавания	8000 миль
Водоизмещение	5400 *т*		

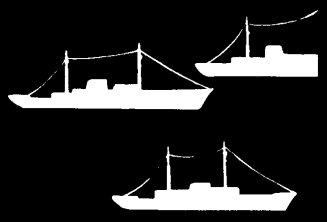
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

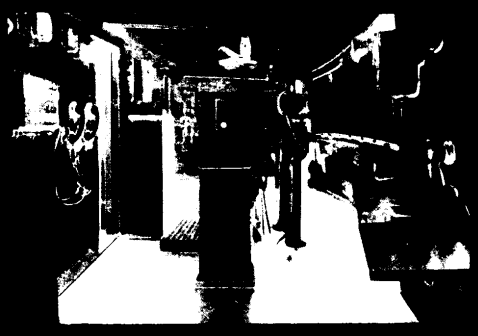
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

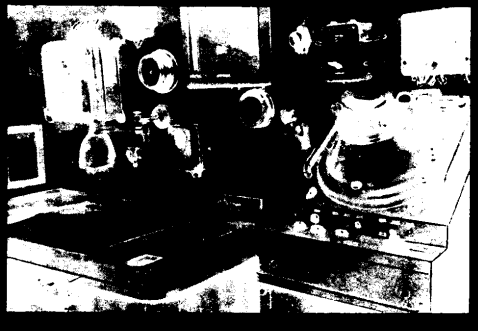
Рыбоморозильный рефрижератор — морское стальное одновинтовое судно — предназначен для приема рыбы с промысловых судов в море, замораживания ее и транспортировки замороженной продукции.

Силовая установка состоит из четырех дизель-генераторов 5Д50, работающих на один гребной электродвигатель постоянного тока мощностью 2800 *квт*. Установка может работать с отбором мощности на вспомогательные нужды через преобразователь постоянно-переменного тока. Управление установкой дистанционное. Вспомогательным источником электроэнергии являются два вспомогательных дизель-генератора переменного тока общей мощностью 400 *квт*.

На судне установлены два вспомогательных котла паропроизводительностью 2 *т/час* и четыре утилизационных котла производительностью 1 *т/час*, а также опреснительная установка производительностью 10 *т/сутки*.







Производственная аммиачная холодильная установка общей холодопроизводительностью 400—450 тыс. *ккал/час* обеспечивает замораживание 50 *т* рыбы в сутки до —18°С, хранение мороженой продукции в рефрижераторных трюмах при этой температуре, хранение переходного запаса рыбы-сырца при 0°С и выработку 500 *кг/час* чешуйчатого льда из морской воды.

Морозильное и технологическое оборудование обеспечивает обработку и упаковку 50 *т* рыбы в сутки с максимальной механизацией и автоматизацией всех рабочих процессов.

Судно снабжено устройством для глубоководной якорной стоянки на глубинах до 200 *м*.

Экипаж судна размещается в одно- и двухместных комфортабельных каютах.

На судне предусмотрены хорошо отделанные кают-компания, салон, клуб-столовая команды, красный уголок с библиотекой и медицинский блок.

Все жилые и служебные помещения оборудованы системой кондиционирования воздуха.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТРА

Рыбоморозильный рефрижерато — морское стальное одновинтовое су но, предназначенное для приема рыб с промысловых судов, замораживани ее и транспортировки замороженной дукции. Судно имеет удлиненный и двухпалубную надстройку из ле сплавов.

Район плавания судна — ст бирских рек, водохранилища, оз внутренние моря Советского Сою

Силовая установка представля ную электроэнергетическую систе ременного тока напряжением 380 печивающую движение судна и в нологические нужды.

В состав силовой установки 2 дизель-генератора переменного то общей мощностью 540 *квт* и один гре ной электродвигатель, работающий на винт фиксированного шага. Для обеспечения судна электроэнергией при стоянке установлен дизель-генератор мощностью 100 *квт*. Для выработки пара предусмотрен котел паропроизводительностью 1 *т час*.

Х	
	9,35 *м*
	9,5 *м*
	4,5 *м*
ном грузу	2,8 *м*
ещение	1067 *т*
	10 узл.
ность	18 суток
дъемность по рыбопродукции	180 *т*

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ 15т В СУТКИ

Уп[illegible]анизмами установки дист[illegible]но

Пр[illegible]одс[illegible]ная холодильная уста[illegible]обе[illegible]живающая автоматическ[illegible]ном [illegible]ем 15 *т* рыбопродукции в сутки. [illegible]анен[illegible]мороженой продукции в [illegible]ном [illegible]ров этой температуре и [illegible]50 *кг* [illegible]инатого льда из морской воды.

Технологическое оборудование обеспечивает мойку, глазурование и укладку рыбы с максимальной механизацией и автоматизацией всех процессов по обработке и транспортировке ее в трюм и погрузо-разгрузочных операций.

Грузовое устройство судна состоит из одного электрокрана грузоподъемностью до 3 *т*.

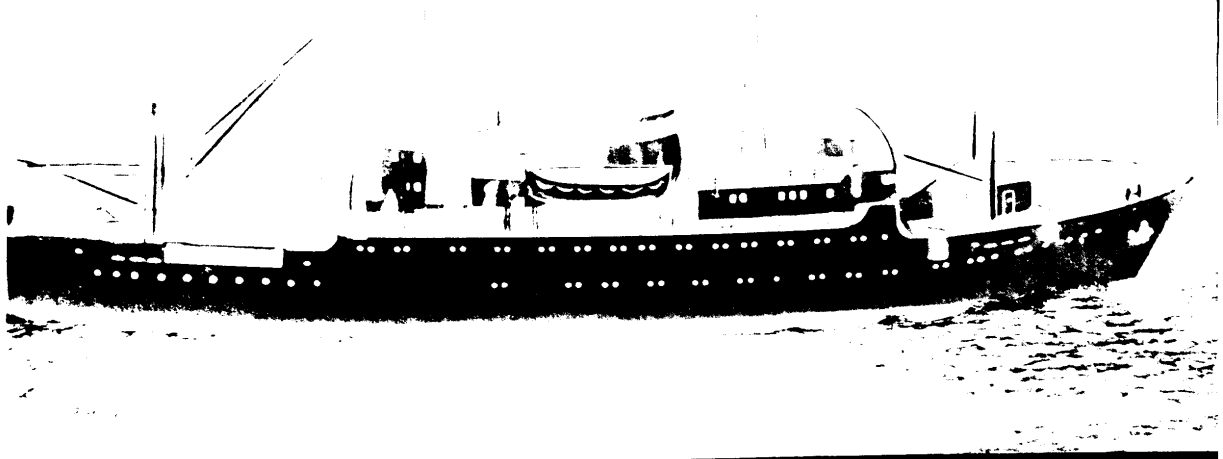
Экипаж судна размещается в одно- и двухместных каютах.

На судне предусмотрены хорошо отделанные кают-столовая команды, кают-компания и медицинский блок.

Радионавигационное оборудование обеспечивает судну безопасность плавания при любых метеорологических условиях.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Промысловое судно

Научно-промысловое судно предназначается для проведения комплексных рыбохозяйственных научных исследований, направленных на открытие и освоение новых районов промышленного рыболовства в открытых частях океанов. Представляет собой одновинтовое двухпалубное судно с кормовым слипом, неограниченного района плавания.

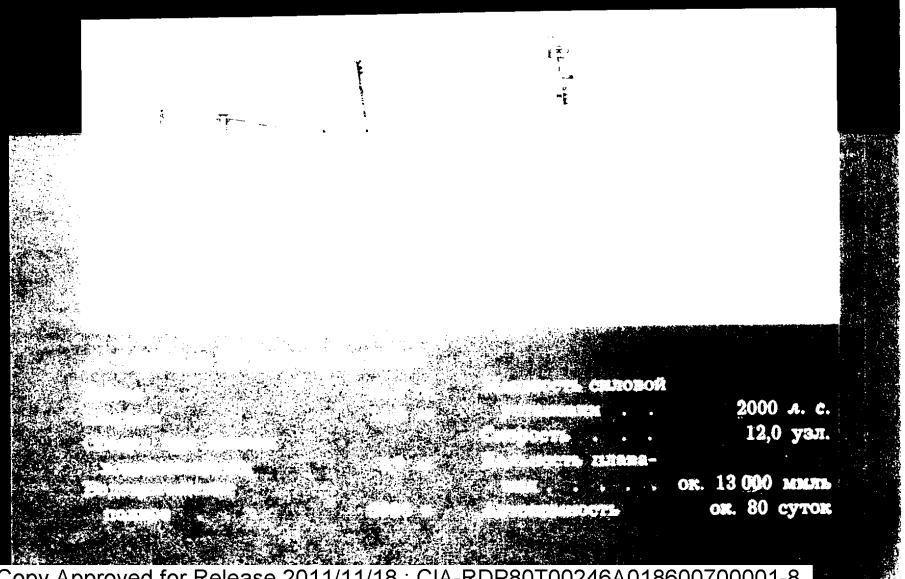
Главный двигатель — дизель марки 3ДР 43/61, работающий на винт регулируемого шага.

Судно является своеобразным плавучим институтом, располагающим научно-исследовательской и производственно-технологической базой. На судне размещается 12 научных лабораторий, оснащенных новейшим оборудованием, включая глубоководные эхолоты (для глубин до 10 *км*), совершенные рыбопоисковые приборы, установку подводного телевидения, глубоководный снаряд — гидростат для опускания исследователя на глубину до 600 *м*, электромагнитный измеритель течений, дистанционную метеостанцию, прибор, регистрирующий наполнение трала рыбой, и пр.

Высокие маневренные качества судна, необходимые для проведения научных работ, обеспечиваются наличием специального подруливающего устройства, выполненного в двух вариантах: с активным рулем или крыльчатым движителем в носовом поперечном сквозном туннеле.

Судно способно самостоятельно осуществлять траловый, кошельковый и ярусный лов рыбы.

Технологическое и холодильное оборудование судна, являясь экспериментальной базой для исследований в области технологии приготовления рыбных продуктов, позволяет получать за рейс готовой продукции: рыба мороженая — 300 *т*, рыбная мука — 40 *т*, рыбные консервы — 30 000 банок.



... силовой	2000 *л. с.*
...	12,0 *узл.*
... плавания	ок. 13 000 *миль*
...	ок. 80 *суток*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ТРАНСПОРТНЫЙ

Транспортно-рефрижераторное судно предназначается для транспортировки мороженой рыбы и китового мяса в блоках и малосоленой рыбы в бочках, принимаемых с крупных добывающих и обрабатывающих судов в море, а также с береговых холодильников.

Судно с избыточным надводным бортом, удлиненным баком, кормовой надстройкой и рубками на ней, двухпалубное, четырехтрюмное одновинтовое, с крейсерской кормой, наклонным форштевнем, кормовым расположением машинного отделения и отделения рефрижераторных машин, жилого блока и навигационной рубки.

Судно спроектировано согласно Регистру СССР на усиленный ледовый класс с учетом самостоятельного плавания и движения за ледоколом.

Главная силовая установка — дизель-электрическая на постоянном токе с дизель-генераторами 3Д100М мощностью 4×1800 *л. с.*; гребной электродвигатель двухъякорный номинальной мощностью 2×3500 *л. с.* при напряжении 1000 *в* и скорости вращения 115—140 об/мин.

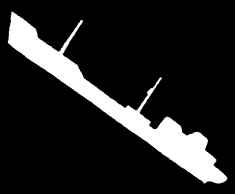
Судовая электростанция переменного тока напряжением 380 *в* состоит из трех дизель-генераторов ДГ-300 мощностью 300 *квт* каждый и портового дизель-генератора ДГ100-3 мощностью 100 *квт*.

Рефрижераторная установка — рассольно-аммиачная с батарейным охлаждением трюмов, тремя компрессорами ДАУ-80 и одним компрессором АВ-100, используемым для кондиционирования воздуха. Рефрижераторная установка обеспечивает основные режимы в трюмах —23° С, —6° С и положительную температуру.

Старший комсостав размещается в каютах с отдельными спальнями, комсостав — в одноместных каютах. Команда размещается в двухместных каютах, практиканты — в четырехместных.

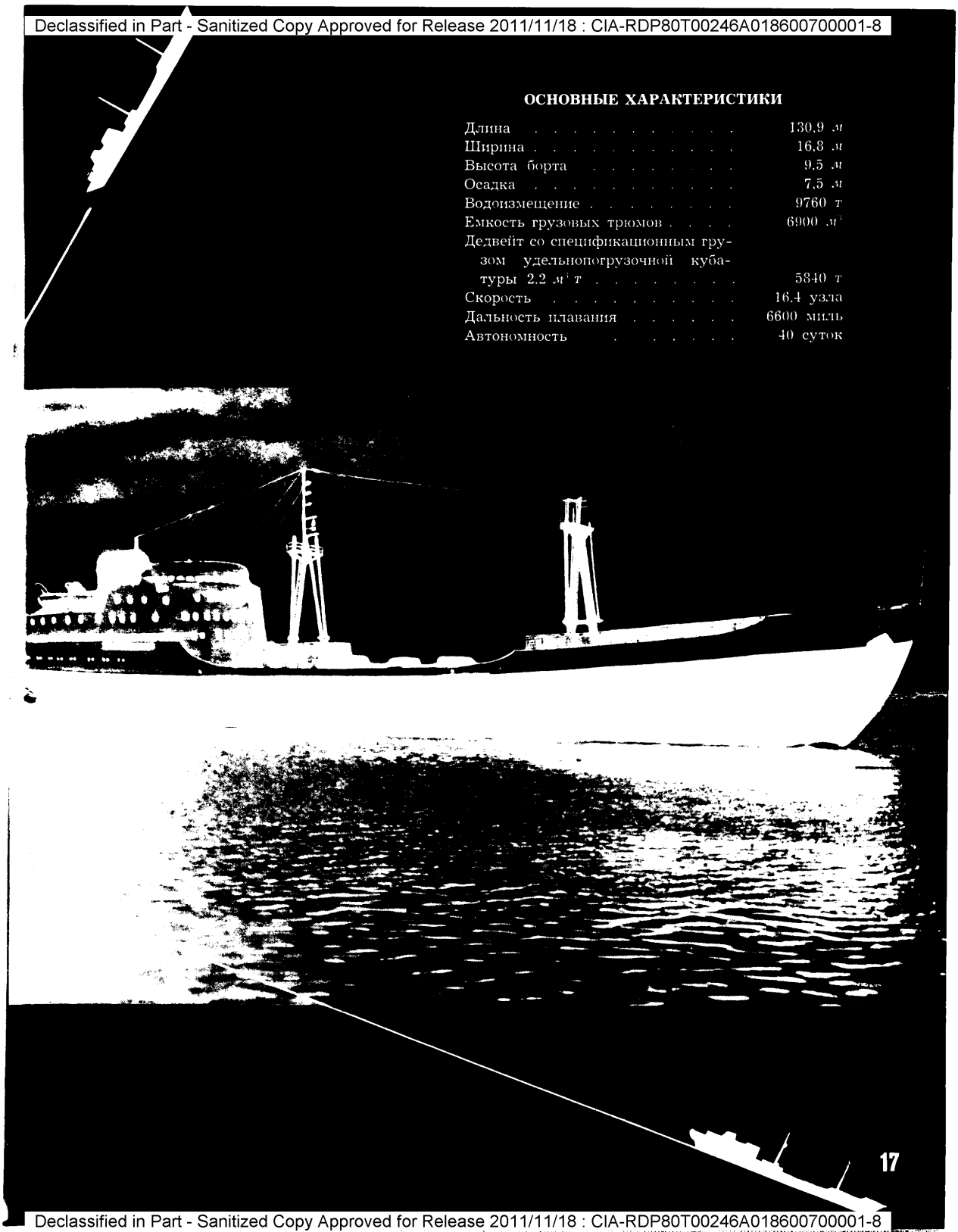
Все каюты обеспечиваются кондиционированием воздуха. Для отделки кают применены пластмассы и негорючие материалы, а также твердолиственные породы дерева.

Навигационное оборудование и связь обеспечивают судну безопасность плавания при любых метеорологических условиях.



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

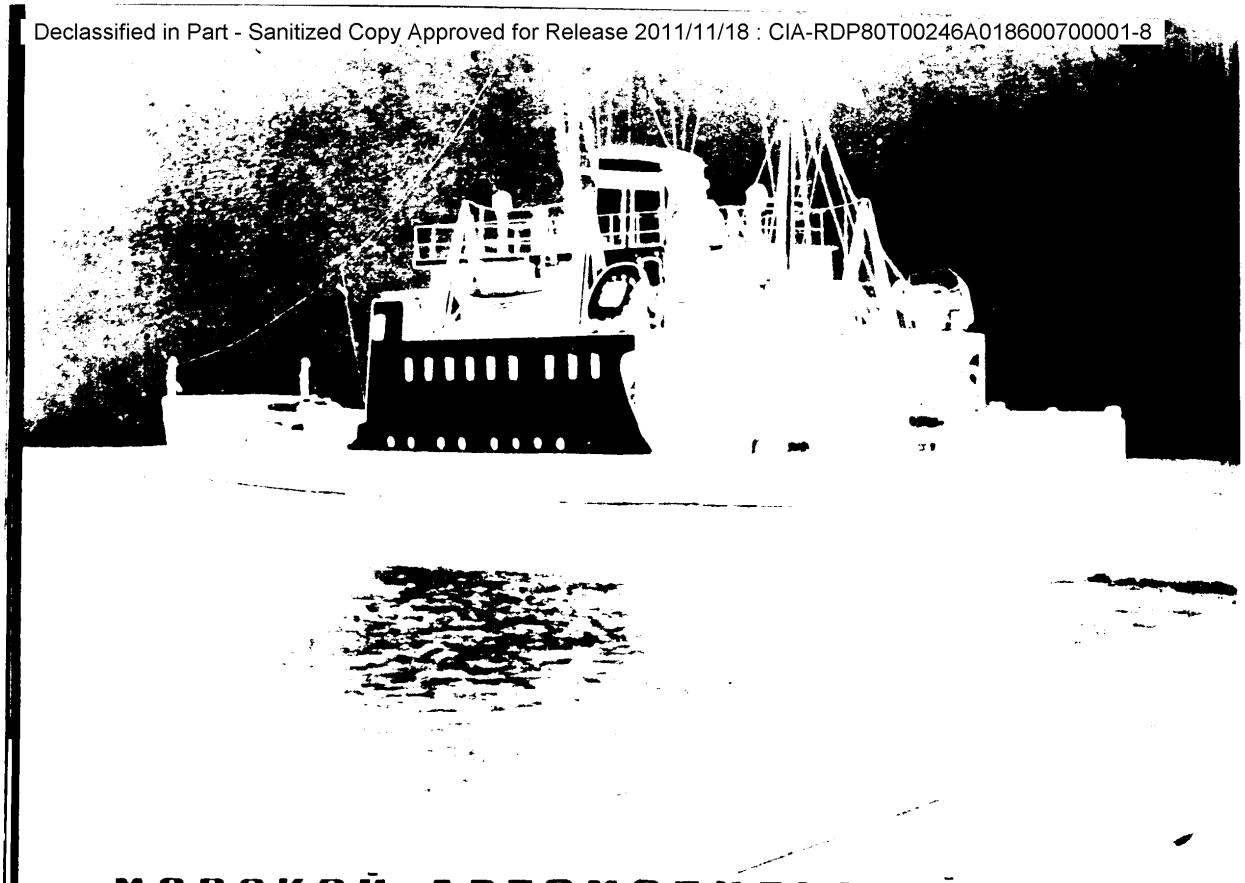


ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	130.9 *м*
Ширина	16.8 *м*
Высота борта	9.5 *м*
Осадка	7.5 *м*
Водоизмещение	9760 *т*
Емкость грузовых трюмов	6900 $м^3$
Дедвейт со спецификационным грузом удельнопогрузочной кубатуры 2.2 $м^3/т$	5340 *т*
Скорость	16.4 узла
Дальность плавания	6600 миль
Автономность	40 суток

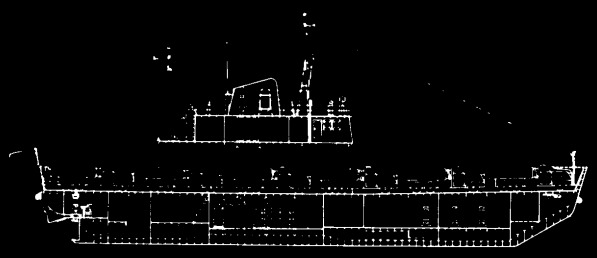
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

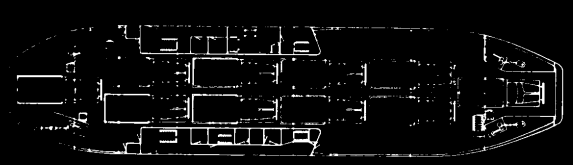
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МОРСКОЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПАРОМ

ЛЕДОКОЛЬНОГО ТИПА



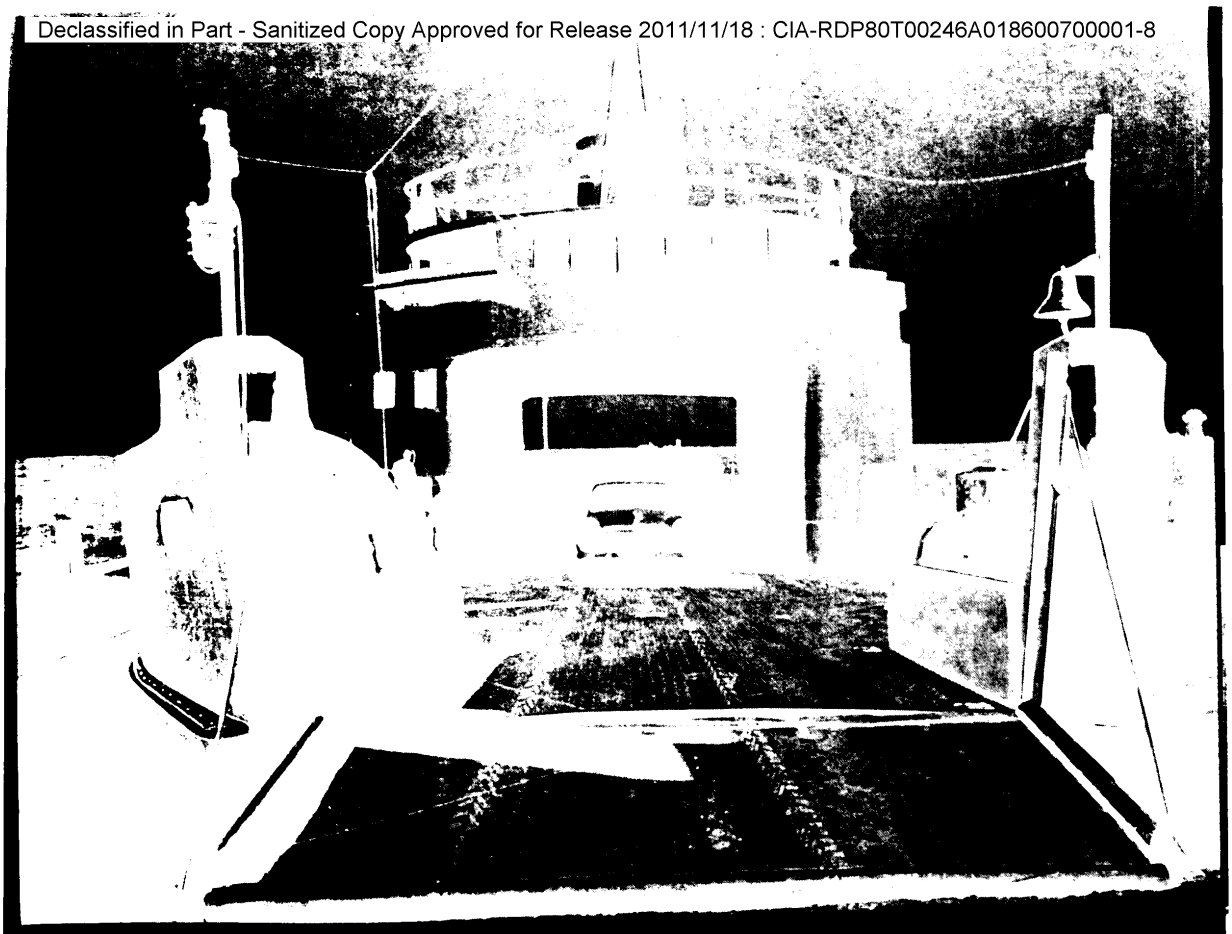


ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	45,6 *м*
Ширина	ок. 11 *м*
Высота борта	4,0 *м*
Осадка	2,7 *м*
Водоизмещение	660 *т*
Грузоподъемность	113 *т*
Скорость хода с грузом	10 узл.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Паром предназначен для перевозки автомашин с грузом и пассажиров через морские проливы.

Обводы, ледовый пояс обшивки на всем протяжении и ледовые подкрепления корпуса обеспечивают возможность его круглогодичной эксплуатации.

Автомашины перевозятся на главной палубе, рассчитанной на размещение 10 автомобилей ЗИС-151. При бортовой (поперечной) погрузке на палубе размещается 9 автомобилей.

Прочность главной палубы допускает перевозку любых типов автомашин с давлением на ось, не превышающим 13 *т*, а также гусеничной техники.

Для погрузки и выгрузки автомашин в носовой или кормовой оконечностях опускаются аппарели.

Для перевозки 75 пассажиров имеются три помещения, оборудованных диванами.

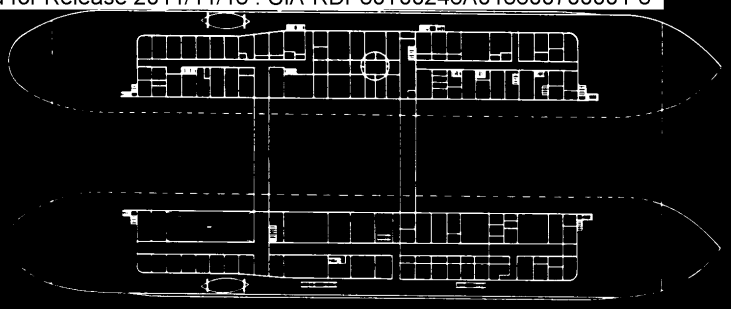
На пароме установлена радио- и навигационная аппаратура.

Главных двигателей — два по 300 *л. с.* и два вспомогательных дизель-генератора мощностью по 60 *квт*.

Эксплуатация паромов показала их высокую рентабельность.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



МОРСКОЕ САМОХОДНОЕ КРАНОВОЕ СУДНО

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ КРАНА 250 ТОНН

Морское самоходное двухкорпусное крановое судно с полноповоротным краном и открытой грузовой палубой предназначено для погрузки, транспортировки, выгрузки и установки крупных блоков морских буровых оснований на глубинах до 60 м, тяжеловесного бурового оборудования и строительных конструкций, а также демонтажа морских сооружений.

Запасы дизельного топлива, смазочного масла, пресной воды и продовольствия обеспечивают судну работу и плавание в течение 30 суток.

Площадь грузовой палубы (5500 м²) обеспечивает укладку и транспортировку всех типов металлоконструкций морских буровых оснований для глубин до 60 м и весом до 250 т каждая, а также блоков производственного оборудования верхней площадки и других конструкций и грузов для строительства и монтажа морских буровых и иных сооружений.

Верхняя палуба предназначена для размещения грузов.

Кран установлен на верхней палубе левого корпуса. В левом корпусе размещены: основная группа жилых, общественных и санитарно-бытовых помещений, вспомогательное машинное отделение, водолазная и помещение для сварочного оборудования; в правом корпусе — машинные отделения (главное, электродвижения и электростанции), грузовые трюмы, тросовая и часть жилых помещений, а также котельная установка и установка кондиционирования воздуха.

Для комсостава отведены блок-каюты и одноместные каюты, для команды—одно- и двухместные каюты.

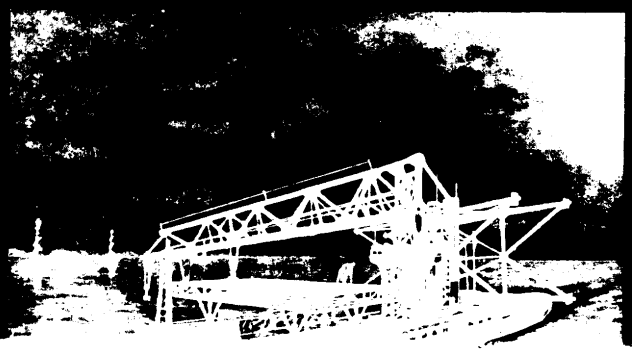
Главная машинная установка электродвижения состоит из 6 дизель-генераторов 5Д50 постоянного тока.

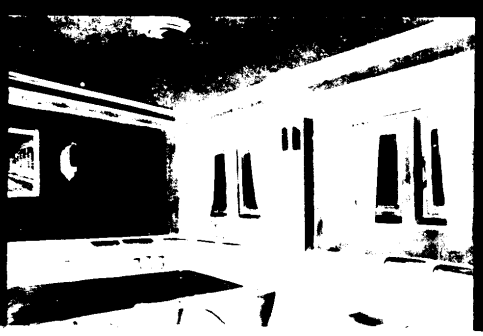
Для работы крана и вспомогательных механизмов установлены три дизель-генератора и один стояночный дизель-генератор.

Привод крана и вспомогательных механизмов — электрический.

Холодильные установки — фреоновые.

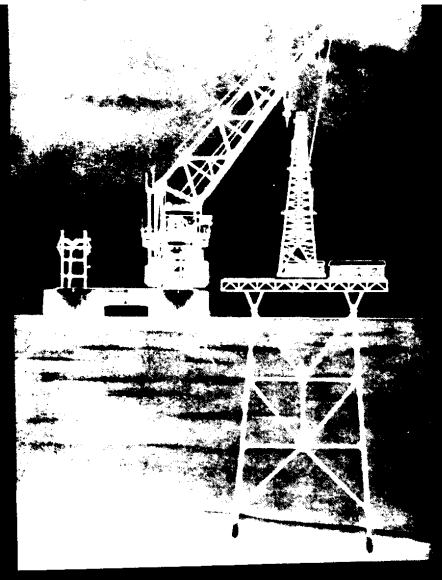
Судно оснащено надежной радионавигационной аппаратурой.





Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	129,7 *м*
Ширина	50,5 *м*
Расстояние между корпусами	14,0 *м*
Высота борта	7,0 *м*
Высота габаритная:	
от основной линии с краном в походном положении	52,5 *м*
со стрелой в высшем положении от основной линии	101,0 *м*
Осадка:	
при полном водоизмещении	3,7 *м*
при наибольшем водоизмещении	4,0 *м*
Водоизмещение:	
полное с грузом	ок. 11 600 *т*
наибольшее с грузом и балластом	13 250 *т*
Грузоподъемность судна	ок. 1500 *т*
Вылет стрелы крана от оси вращения при наибольшей грузоподъемности	40,0 *м*
Мощность механизмов электродвижения	6000 *л. с.*
Скорость	10,3 узла
Количество гребных винтов	4 (2 носовых, 2 кормовых)

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

50 ТОНН

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	40,0 м
Ширина	20,0 м
Высота борта	2,4 м
Осадка	1,9 м
Водоизмещение без груза	1205,0 т
Скорость	3,7 узла

Подъемные средства:

	Главный гак	Вспомогательный гак	Кошка
Грузоподъемность	50 т	10 т	5 т
Вылет груза	28 м	39 м	—
Высота подъема от воды	39 м	32 м	—

Универсальный полноповоротный плавучий кран со склоняющейся стрелой предназначен для выполнения грузовых операций и монтажных работ на судах в портах и на открытых рейдах. Кран может использоваться при спасательных и гидростроительных работах с выходом в район своим ходом или под буксиром.

Механическая установка состоит из трех дизель-генераторов постоянного тока марки ДГ-100 с двигателями 3Д-6, из которых один является резервным.

Рулевое устройство крана состоит из двух подвесных рулей обтекаемой формы, приводимых в движение самостоятельной рулевой секторной машиной типа РЭР-11/А, имеющей электрическое управление из ходовой рубки и ручное из румпельных отделений.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

КИТОБОЙНОЕ СУДНО ТИПА „МИРНЫЙ"

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	63.60 м
Ширина	9.50 м
Осадка	4.41 м
Водоизмещение	1272 т
Мощность	3100 л. с.
Скорость	17.3 узла
Дальность плавания	5000 миль

Китобойное судно предназначено для поиска, убоя китов и буксировки их к базе в водах Антарктики и представляет собой стальное одновинтовое однопалубное судно с поднятым полубаком (гарпунной площадкой) и удлиненной рубкой.

Основной набор поперечный, с усилением для плавания в битом льду.

Главная установка — дизель-электрическая, состоит из четырех дизель-генераторов постоянного тока и одного двухъякорного гребного электромотора. Двигатели главных дизель-генераторов типа Д50 мощностью 900 л. с. при 675 об мин и 1100 л. с. при 740 об мин (кратковременно). Электрическая схема позволяет работать на гребной электромотор при любых сочетаниях главных дизель-генераторов.

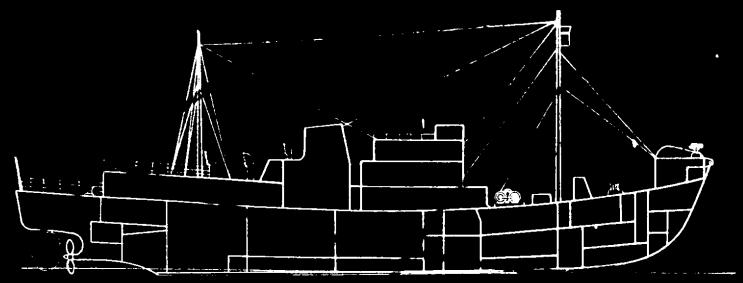
Диаметр циркуляции судна на полном переднем ходу составляет 2—2.2 длины судна.

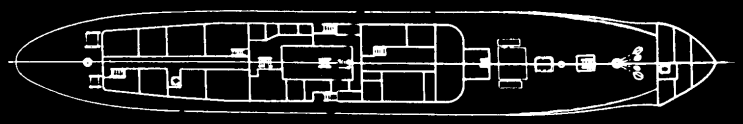
Команда размещена в удобных двух- и четырехместных каютах.

Судно снабжено новейшим навигационным оборудованием, радиостанцией и радиолокационной станцией.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

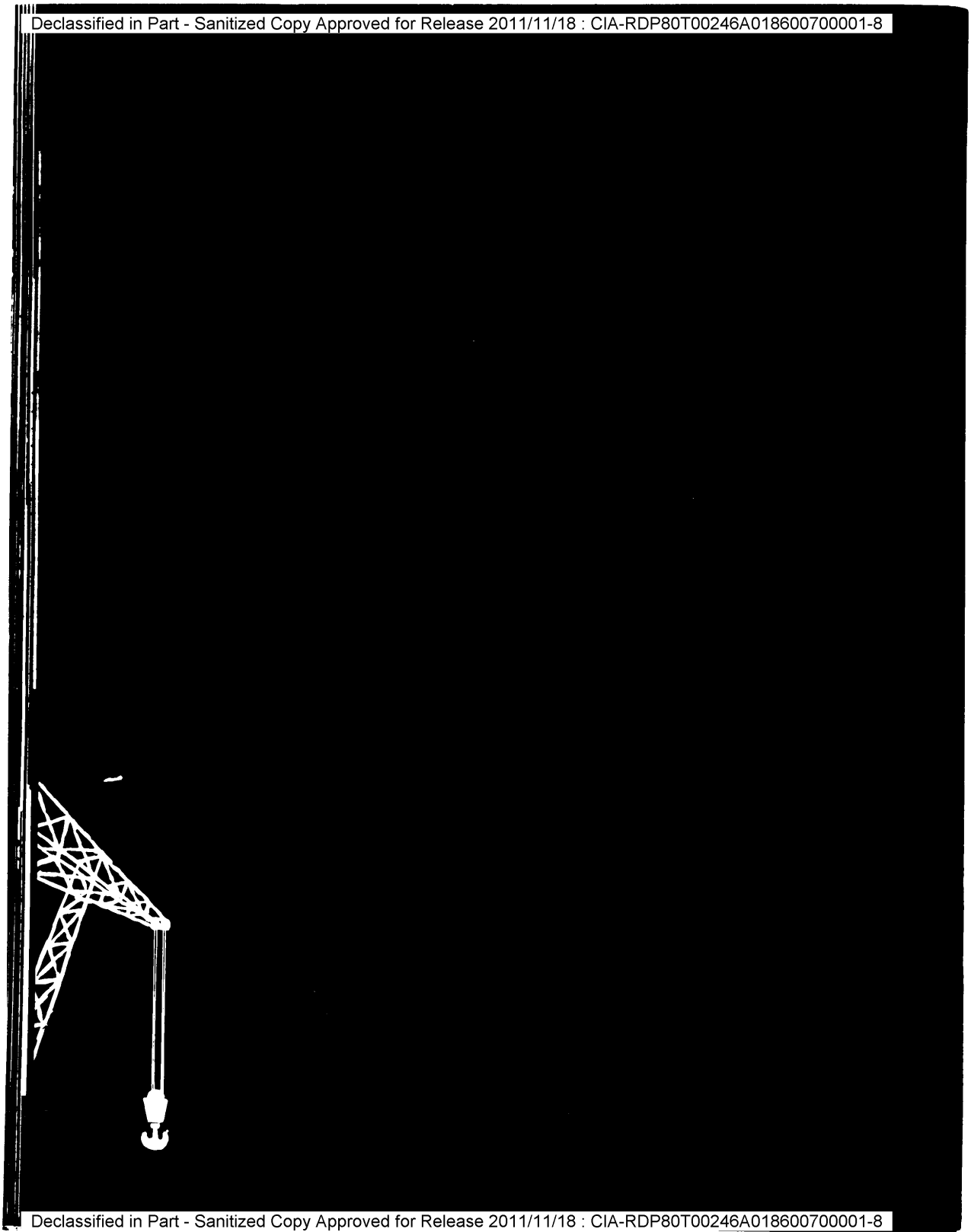
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8





Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СУДА СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПАРОМ

ДЛЯ ВОДОХРАНИЛИЩ

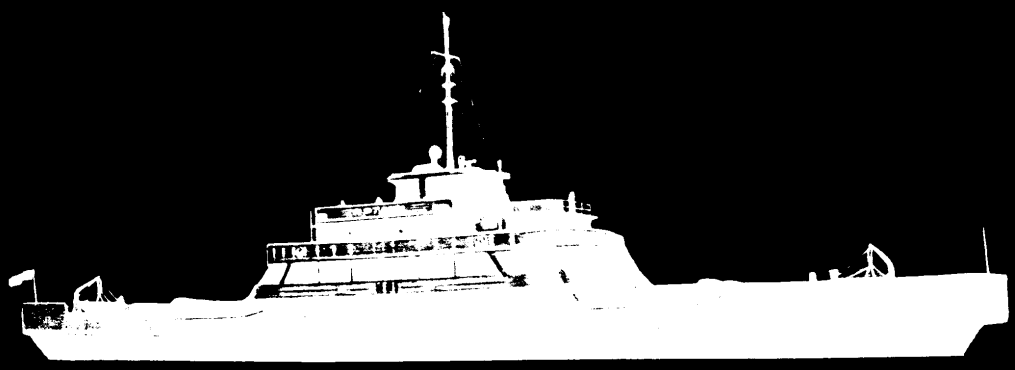
Открытый автомобильный дизель-электрический паром челночного типа предназначен для перевозки автомобилей и пассажиров между пунктами, расположенными на противоположных берегах водохранилищ.

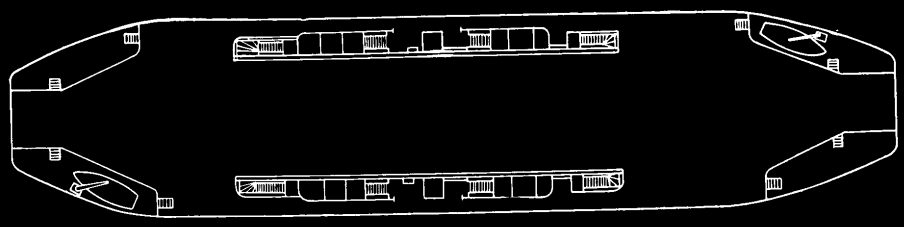
Высокая маневренность обеспечивает возможность движения парома между пунктами и швартовку без разворотов, что особенно важно в ледовых условиях осенне-весеннего периода, а работа винтов враздрай позволяет осуществлять разворот судна на месте и движение лагом.

Основной способ погрузки автомобилей на паром — продольный, через грузовые ворота в оконечностях судна. Это дает возможность перевозить на пароме автопоезда и автомобили с прицепами. Возможна также и поперечная погрузка через бортовые грузовые ворота, однако продольная погрузка по сравнению с поперечной сокращает время грузовых операций в 2,5—3 раза.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8





ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	59,4 *м*
Ширина	13,8 *м*
Высота судна	20,9 *м*
Осадка	2,1 *м*
Водоизмещение	831 *т*
Скорость	19 *км/час*

На пароме могут размещаться автомобили, а также другая колесная и гусеничная техника.

Паром имеет пассажирские помещения на 212 пассажиров, оборудованные полумягкими диванами.

Главная машинная установка состоит из одного дизель-генератора мощностью 1000 *л. с.*, работающего на два гребных электродвигателя типа П152-9К мощностью по 300 *квт*. Гребных винтов два, по одному в каждой оконечности судна.

Управление электродвижением — дистанционное из ходовой рубки. Все основные механизмы автоматизированы или имеют дистанционное управление из ходовой рубки. Для рейдовой и диспетчерской связи в ходовой рубке устанавливается радиотелефонная станция.

Прочность корпуса и мощность силовой установки допускают работу парома в битом льду толщиной до 25 *см*.

Запасы топлива и масла обеспечивают судну непрерывность работы 10 суток.

Паром является более рентабельным в сравнении с существующими аналогичными судами.

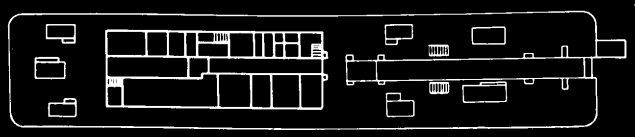
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ОЗЕРНО-РЕЧНАЯ ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ЗЕМЛЕЧЕРПАТЕЛЬНИЦА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬЮ 275 М³/ЧАС

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	48,5 *м*
Ширина с привальными брусьями	9,3 *м*
Высота борта	2,8 *м*
Осадка в рабочем состоянии	1,41 *м*
Водоизмещение	512 *т*
Глубина черпания	8—10 *м*



Многочерпаковая несамоходная шаландовая землечерпательница с дизель-электрической установкой предназначена для проведения дноуглубительных работ с легкими и тяжелыми грунтами на озерных и речных акваториях, с ограничением по погоде при работе на открытых водохранилищах.

Корпус плоскодонный с вертикальными бортами, прямоугольный в плане, имеет прямолинейные скосы в оконечностях.

Плоское днище с подъемом в носу и корме соединяется с трапцами закругленными скулами. Вынутый грунт подается в грунтоотвозные шаланды по отводным подъемным лоткам правого и левого борта, снабженным перекидным клапаном, позволяющим работать поочередно на оба борта.

Передвижение земснаряда по прорези осуществляется при помощи становых и напильонажных лебедок, установленных на палубе в носу и корме. Управление лебедками, а также электроприводом черпакового устройства производится из рубки багермейстера.

Главный двигатель—дизель-генератор переменного тока 300 *квт*, вспомогательный—дизель-генератор переменного тока 50 *квт*. На судне установлены вспомогательный автоматизированный паровой котел, радио- и телефонная аппаратура.

Для личного состава предусмотрены одно-, двух- и трехместные каюты.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ЗЕМ

Несамоходный озерно-речной земснаряд имеет производительность 120 $м^3$/час песчано-гравийной смеси с содержанием гравия до 45 при глубине забоя до 12 м; может производить работы при глубине забоя до 20 м.

Корпус земснаряда разборный, состоит из пяти понтонов, скрепленных болтами; размеры понтонов позволяют транспортировать их как по железной дороге, так и на автомашинах без демонтажа механизмов и устройств.

Питание земснаряда электроэнергией производится или с берега или от собственной электростанции, размещенной на отдельном понтоне.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

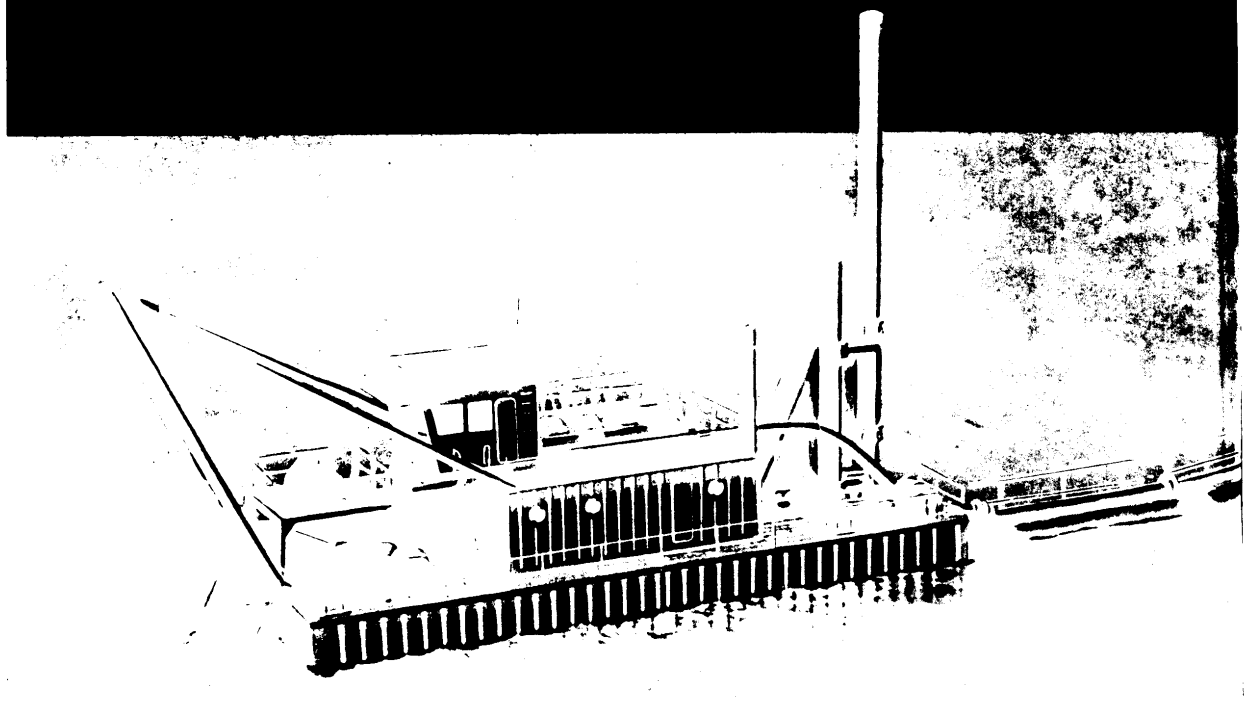
Длина	20,4 м
Ширина	9,5 м
Высота борта	2,5 м

Работа механизмов земснаряда автоматизирована; имеется также возможность дистанционного управления этими механизмами из рубки багермейстера.

Центральный пост управления оборудован всеми контрольными приборами и сигнализацией от всех механизмов.

Земснаряд обслуживается бригадой из двух человек в смену.

На земснаряде имеется душевая, сушилка, помещение для дежурных и т. д.



ительность 120 $м^3$/час

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ШАЛАНДА

Морская грунтоотвозная самоходная шаланда предназначена для транспортировки грунта от земснарядов на каналах Балтийского, Черного, Азовского, Каспийского и Белого морей; может совершать морские переходы с удалением от порта-убежища до 100 миль.

На судне установлены два двигателя марки 6Ч 25/34. Мощность каждого двигателя 300 *л. с.* при 600 об/мин.

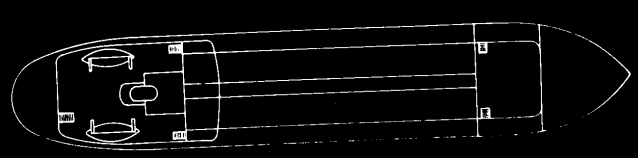
Передача мощности на гребной вал осуществляется через реверс-редуктор.

Судно снабжено современными навигационными приборами, обеспечивающими безопасность плавания.

Для улучшения и облегчения условий труда команды осуществлена система дистанционного управления главными двигателями, реверс-редукторной передачей, пожарным насосом, рулевым устройством, системой размыва грунта и смыва палуб, системой поддува воздуха под грунтовые колодцы, приводами для подъема и отдачи грунтовых дверей и электровибраторами для облегчения вывалки грунта.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	55,0 *м*
Ширина	10,4 *м*
Высота	4,3 *м*
Осадка порожнем	1,60 *м*
Водоизмещение порожнем	480 *т*
Осадка с грузом	3,5 *м*
Водоизмещение с грузом	1350 *т*
Емкость грунтового трюма	500 *м*³
Скорость	8 узл.



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Художественное оформление,
переплет, титул и суперобложка
художников
В. У. Фонарева и С. М. Савицкого
Рисунки судовых интерьеров
художника-архитектора
И. И. Стрепетова

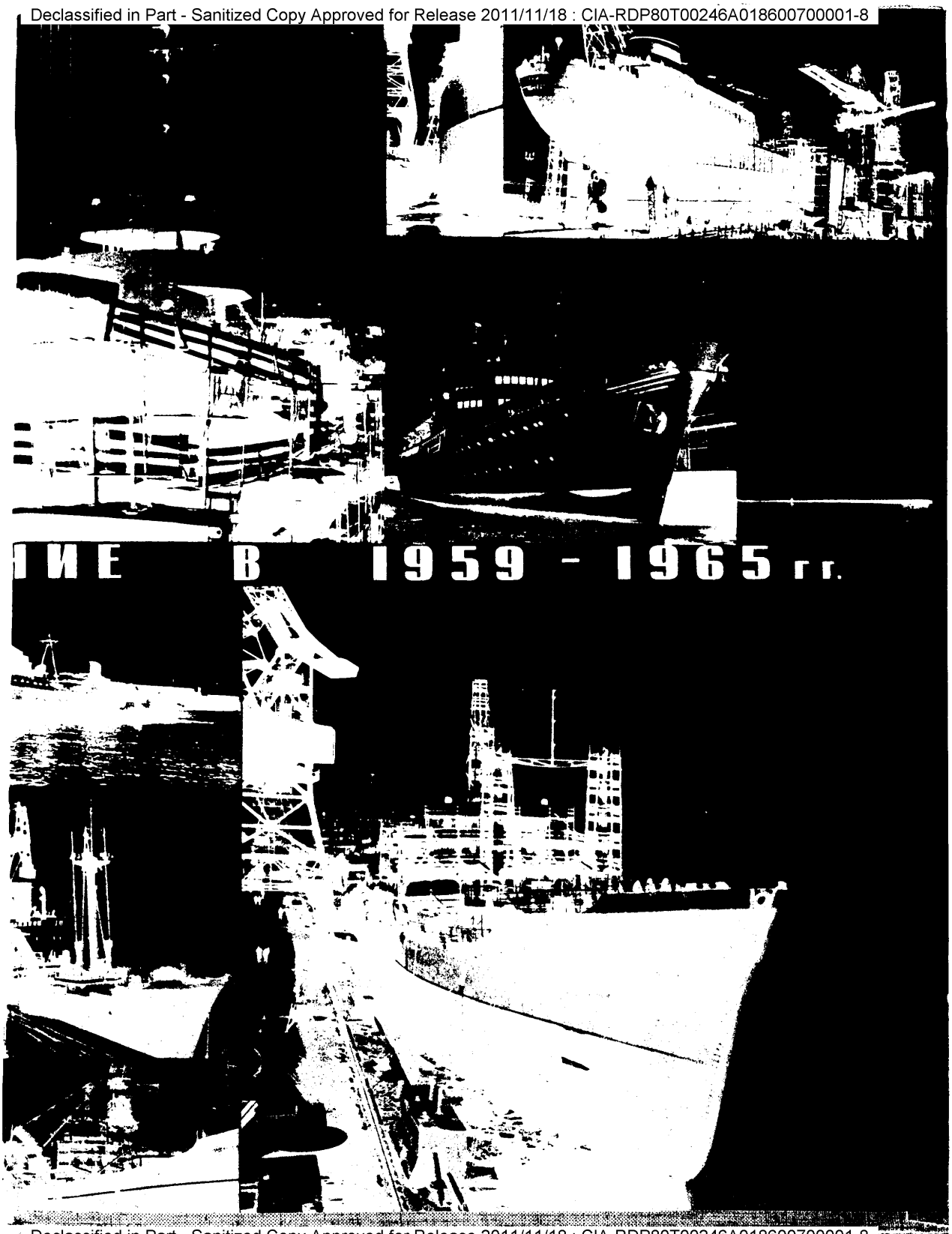
КАТАЛОГ
СУДА СЕМИЛЕТКИ

Ответственный редактор *Н. В. Голубев*
Редакторы издательства *П. А. Жирмунская* и *А. К. Козловский*
Технический редактор *А. И. Конторович*. Корректор *Л. Ф. Ежова*

Сдано в набор 1 VII 1961 г. Подписано к печати 26 VIII 1961 г.
М-08556. Тираж 3000 экз. Бесплатно. Заказ № 1377.
Формат 60x92 . Печ. листов 14. Уч.-изд. листов 24,75. Изд. № 1030—60
Судпромгиз, Ленинград, ул. Дзержинского, 10
Управление полиграфической промышленности Леисовнархоза
Типография № 3 им. Ивана Федорова
Ленинград, Звенигородская ул., д. 11

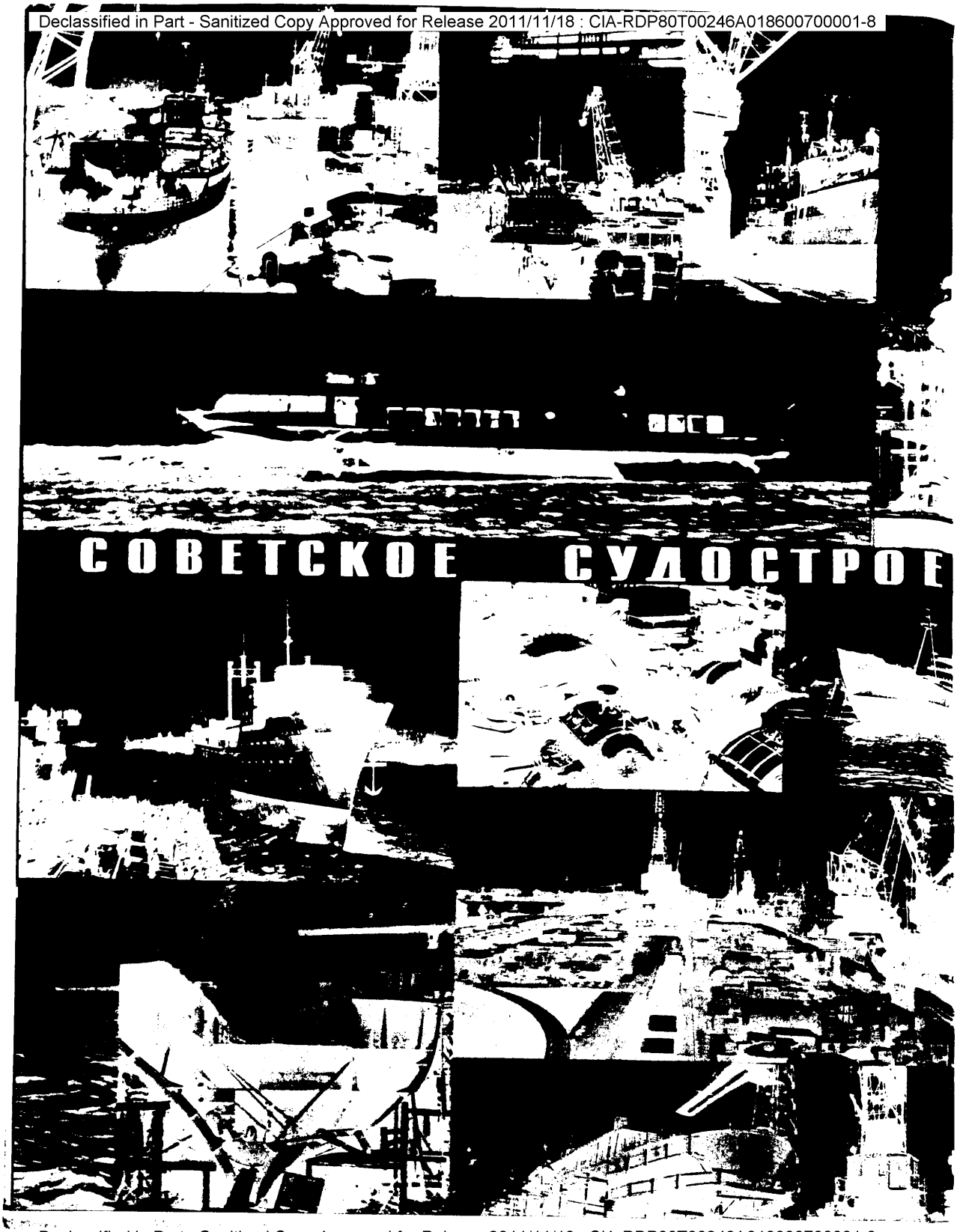
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СОВЕТА МИНИСТРОВ СОЮЗА ССР ПО СУДОСТРОЕНИЮ

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СУДА СЕМИЛЕТКИ

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ГОСУДАРСТВЕННОЕ СОЮЗНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Грандиозная программа построения коммунизма, начертанная КПСС на ближайшее двадцатилетие, выдвигает в качестве одной из основных задач советского народа создание материально-технической базы коммунистического общества. „Рост народного хозяйства потребует ускоренного развития всех видов транспорта" (Проект Программы Коммунистической партии Советского Союза). Морской и речной транспорт получит еще более совершенные суда, оснащенные новейшими техническими средствами.

Семилетним планом развития народного хозяйства СССР на 1959 – 1965 годы предусмотрено увеличение тоннажа морского флота примерно в 2 раза и грузооборота речного транспорта в 1,6 раза. Создаются наиболее совершенные суда, оснащенные современными энергетическими установками, новейшими средствами механизации трудоемких производственных процессов, автоматического управления судовыми механизмами и устройствами, новейшими средствами радионавигации. Постоянная забота Коммунистической партии Советского Союза о непрерывном развитии отечественной науки и техники позволяет судостроителям создавать новые суда, обладающие высокими эксплуатационными качествами.

Морской и речной флот СССР за первые три года семилетки пополнился большим количеством отечественных судов, отвечающих поставленным требованиям и обеспечивающих комфортабельные условия для пассажиров и экипажа.

Каталог „Суда семилетки" дает представление об основных типах судов, построенных и намеченных к проектированию и постройке по семилетнему плану.

В первом разделе Каталога дана характеристика морских и речных сухогрузных судов. Отечественная судостроительная промышленность построила значительное количество сухогрузных судов, имеющих большие скорости хода и грузоподъемность, оснащенных новейшими средствами механизации погрузочно-разгрузочных работ.

Во втором разделе „Наливные суда" приводятся сведения о морских и речных танкерах, в частности о турбинных танкерах типа „Пекин" и „София", наиболее крупных и быстроходных отечественных нефтеналивных судах.

В третьем разделе приведены данные о пассажирских судах морского и речного флота.

Большой интерес представляют суда на подводных крыльях, обладающие высокими скоростями хода. Они все более широко применяются на речных и морских пассажирских перевозках.

Приведены данные по проектам океанского пассажирского лайнера, а также теплоходов, в конструкции которых учтены особенности плавания на Дальнем Востоке и Севере.

В четвертом разделе сообщены сведения о флагмане ледокольного флота – атомном ледоколе „Ленин", подлинном хозяине Советской Арктики. В этом же разделе приведены характеристики других ледоколов, а также мощных морских и рейдовых буксиров различных типов, в том числе с крыльчатыми движителями.

В пятом разделе, посвященном промысловым судам, приведены сведения о китобойных базах, судах-китобойцах, плавучих рыбоконсервных заводах, траулерах, рефрижераторах, а также об их специальных устройствах, обеспечивающих лов, замораживание и переработку рыбы и хранение готовой продукции.

Одним из наиболее важных направлений в совершенствовании техники рыбопромысловых судов является высокая степень механизации трудоемких процессов обработки рыбы.

В шестом разделе „Суда специального назначения" помещены основные характеристики морских железнодорожных и автомобильных паромов ледокольного типа, морского самоходного кранового судна, предназначенного для установки оборудования нефтяных скважин на Каспийском море, а также озерно-речных земснарядов.

На всех судах, строящихся по семилетнему плану, создаются наиболее благоприятные условия для труда и отдыха. Комфортабельные каюты, удобные и красивые общественные помещения с кондиционированием воздуха обеспечивают хорошие условия жизни экипажа и пассажиров в плавании.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

[redacted]

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СУХОГРУЗНЫЕ СУДА 5

НАЛИВНЫЕ СУДА 31

ПАССАЖИРСКИЕ СУДА 43

ЛЕДОКОЛЫ И БУКСИРЫ 61

ПРОМЫСЛОВЫЕ СУДА 79

СУДА СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ 99

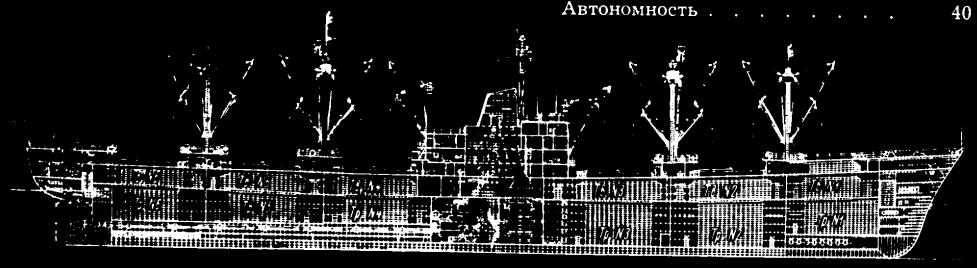
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

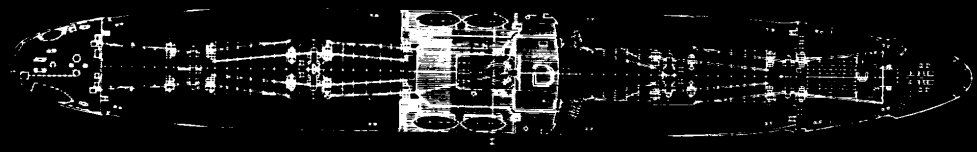
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

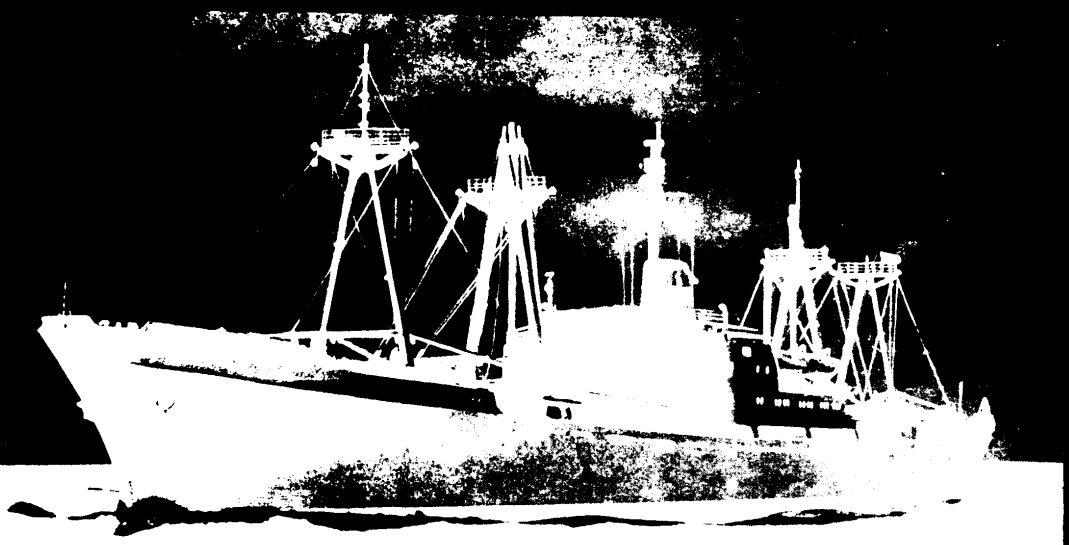
СУХОГРУЗНОЕ СУДНО

„ЛЕНИНСКИЙ КОМСОМОЛ"

Длина	169,9 *м*
Ширина	21,8 *м*
Высота борта	12,9 *м*
Осадка:	
в полном грузу	9,7 *м*
в генеральном грузу	8,5 *м*
Водоизмещение при осадке 9,7 *м*	22 200 *т*
Грузоподъемность:	
по массовому грузу	13 400 *т*
по генеральному грузу	10 000 *т*
Кубатура грузовых трюмов	20 300 $м^3$
Скорость	18,5 узла
Дальность плавания	12 000 миль
Автономность	40 суток



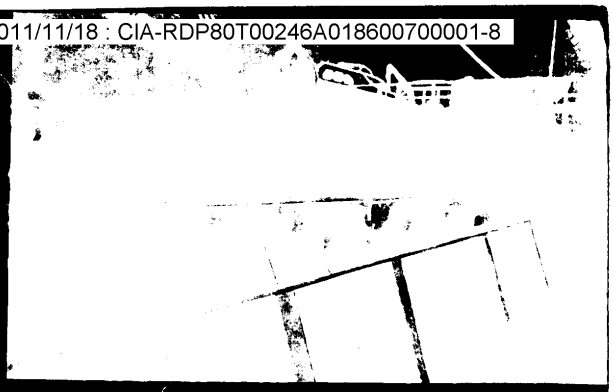




ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ 10000 / 13 400 ТОНН

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

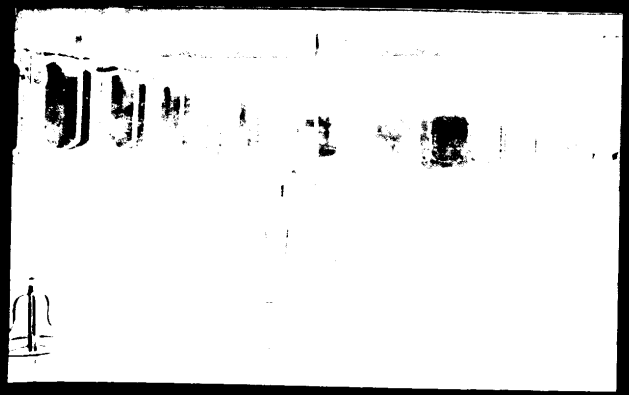
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Судно одновинтовое двухпалубное с частичными платформами, минимальным надводным бортом, удлиненным полубаком и полуютом, с рубкой в средней части судна, подрезанным носом, крейсерской кормой и дополнительными ледовыми подкреплениями.

Назначение судна — перевозка генеральных и зерновых грузов.

Машинно-котельное отделение расположено в средней части судна, между 3 и 4-м грузовыми трюмами.



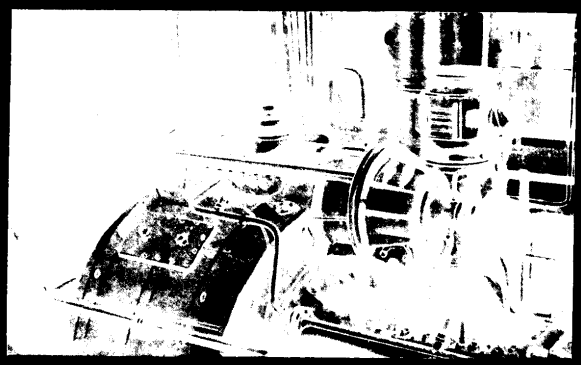
пассажиры размещаются в двухместных, практиканты — в четырехместных каютах. Жилые помещения обставлены удобной и красивой мебелью, обеспечены подводом горячей и холодной воды и системой кондиционирования воздуха. Архитектурная отделка и оборудование общественных помещений создают благоприятные условия для отдыха личного состава и пассажиров.

Для системы кондиционирования, а также охлаждения провизионных камер на судне предусмотрена рефрижераторная установка.

Современное навигационное и радиолокационное оборудование обеспечивает безопасность плавания.

Суда типа «Ленинский комсомол» являются одними из наиболее мощных и совершенных сухогрузных судов мирового флота.

Современная высокоэкономичная паротурборедукторная установка на высоких параметрах пара состоит из двух котлов КВГ-25, одной двухкорпусной турбины ТС-I мощностью 13 000 *л. с.*, двух турбогенераторов ТД-600 переменного тока и комплекса обслуживающих их насосов, аппаратов и средств теплоконтроля. Все процессы управления машинно-котельной установкой автоматизированы.



На судне установлены шестнадцать 5-тонных, четыре 10-тонных и две 60-тонных тяжеловесных стрелы, шестнадцать 5-тонных и четыре 10-тонных электрических грузовых лебедок, 4 мачты Л-образной конструкции и 2 пары грузовых колонн. Грузовые люки имеют большое сечение и механизированные металлические закрытия. Грузовое устройство, обслуживающее 6 грузовых трюмов, обеспечивает скоростное ведение погрузо-разгрузочных работ.

Для улучшения условий хранения грузов и борьбы с коррозией предусмотрена система осушения воздуха в трюмах.

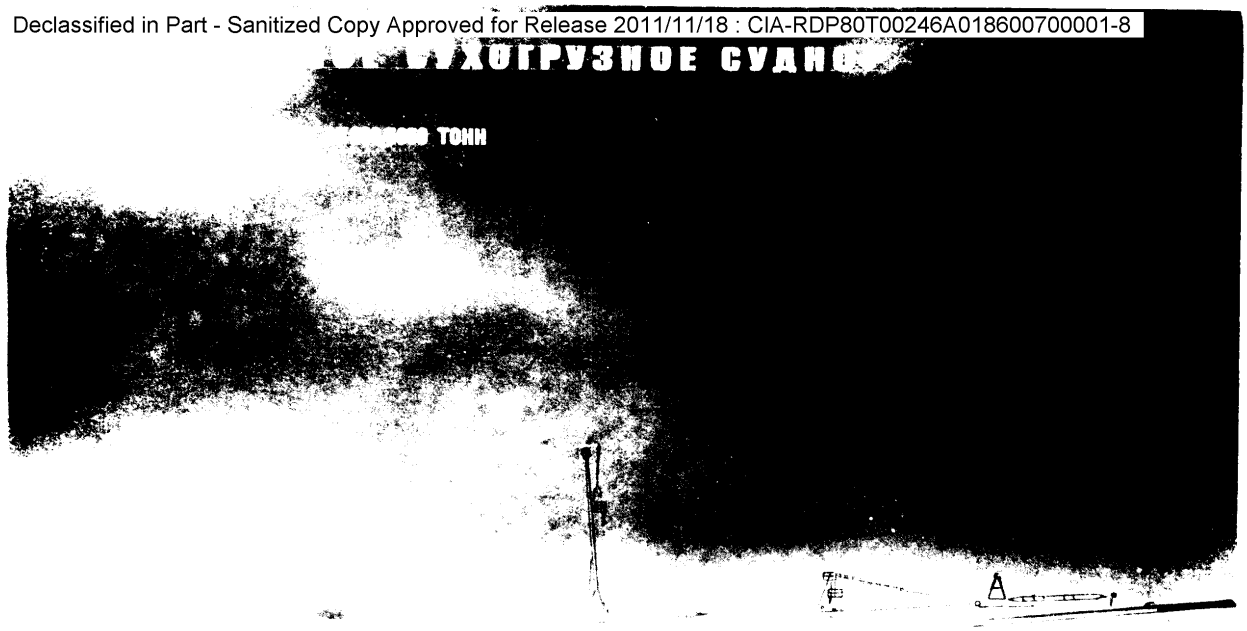
Комсостав размещается в одноместных каютах с санблоками и душевыми кабинами; команда — в одно- и двухместных каютах;

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

[redacted]ХОГРУЗНОЕ СУДНО

[redacted] ТОНН



ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	156,2 *м*
Ширина	23,0 *м*
Высота борта	14,4 *м*
Осадка:	
по генеральному грузу	8,2 *м*
по смешанному грузу	6,6 *м*
Водоизмещение:	
по генеральному грузу	19 200 *т*
по смешанному грузу	ок. 15 000 *т*
Скорость	17,6 узла
Дальность плавания	10 000 миль

Самоходное одновинтовое трехпалубное трейлерно-сухогрузное судно с расположенными в корме машинным отделением и жилыми помещениями предназначено для морских перевозок генеральных грузов и подвижной техники.

Ко[redacted] грузовых трюмов и корпуса судна обеспечивае[redacted]менное выполнение погрузо-разгрузочных работ [redacted] вертикальной и горизонтальной погрузки, что зн[redacted] сокращает сроки стоянки судна в порту.

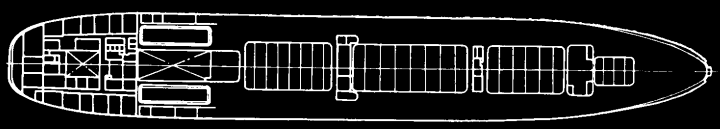
Для горизонтальной погрузки самоходной техники судно имеет кормовые ворота, два лацпорта на каждый борт и пять аппарелей для въезда на палубы и второе дно.

Для размещения груза на нижней палубе в двух главных переборках сделаны водонепроницаемые двери.

Грузовое устройство судна состоит из одной стрелы грузоподъемностью 60 *т* и десяти электрокранов грузоподъемностью 3—10 *т*.

Наличие комбинированной погрузки и выгрузки обеспечивает высокую экономичность морских перевозок на судах [redacted]анного типа.

Силовая установка состоит из одного главного дизеля марки 9ДКРН 74/160 [redacted] л. с. при 115 об/мин, трех дизель-генерато[redacted]ка по 270 *квт* и одного стояночного дизе[redacted]ностью 100 *квт*. Напряжение судовой си[redacted]



[redacted] судна размещает[redacted] и двухместных ка[redacted]от-компания, крас[redacted], столовая команды отделаны деревом твердых пород и комфортабельно оборудованы. Все жилые и служебные помещения имеют кондиционирование [redacted]

Радионавигацион[redacted] рудование обеспечи[redacted] пасность плавания [redacted] метеорологических [redacted]

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

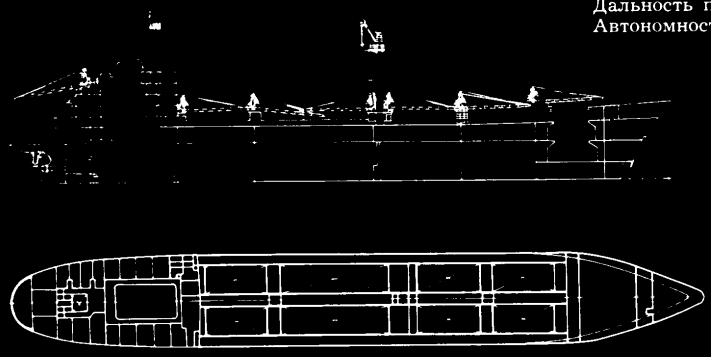
Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

СУДНО

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 8000 11 000 ТОНН

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	155,5 *м*
Ширина	20,6 *м*
Высота борта	12,3 *м*
Осадка	9,0 *м*
Водоизмещение	18 000 *т*
Скорость	ок. 17 узл.
Дальность плавания	10 000 миль
Автономность	40 суток



Сухогрузный теплоход предназначен для перевозки генеральных и массовых грузов.

Для сварного корпуса судна применена низколегированная сталь 09Г2 и частично сталь СХЛ-4.

На судне обеспечено полное раскрытие палуб путем устройства парных грузовых люков, что потребовало размещения машинного отделения и жилых помещений в корме. Большое раскрытие палуб обеспечивает подачу грузов в любую часть трюма и значительно сокращает стоянку судна в портах. Для перевозки длинномерных грузов предусмотрен трюм длиной около 30 *м*. Для перевозки скоропортящихся грузов имеется рефрижераторный отсек емкостью 350 $м^3$.

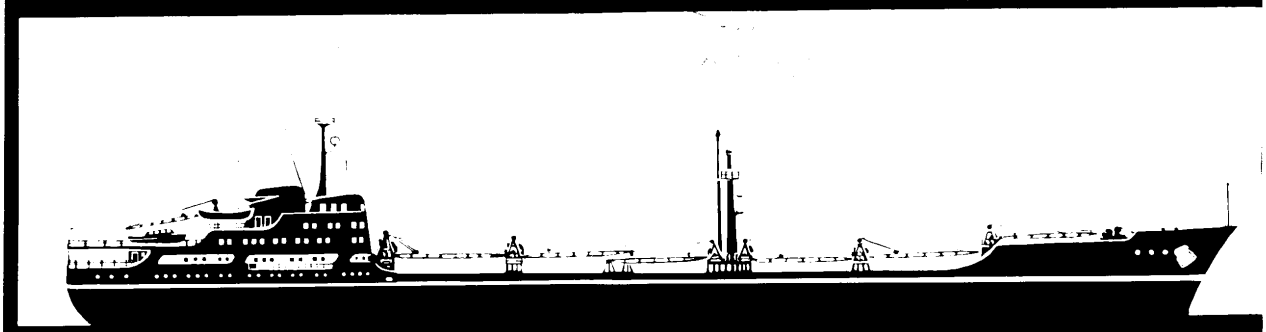
подъемностью 60 *т*, обслуживающей два смежных трюма.

Для привода гребного винта установлен главный двигатель, дизель марки 7ДКРН 74/160 мощностью 8750 *л. с.* при 115 об/мин. Дизельная установка оборудована специальной системой топливоподготовки для работы на тяжелых сортах топлива.

Судно обеспечивается электроэнергией от трех дизель-генераторов переменного тока типа ДГТ 270/1 мощностью по 270 *квт*.

Фреоновая рефрижераторная установка обслуживает провизионные кладовые, обеспечивая перевозку рефрижераторных грузов.

Экипаж размещен в одно- и двухместных каютах.



Бортовые отсеки, используемые для приема балласта, обеспечивают судну стабильную остойчивость и создают удобное гладкостенное грузовое помещение.

Все люки трюмов снабжены механизированными закрытиями с полуавтоматической системой задраивания лючин.

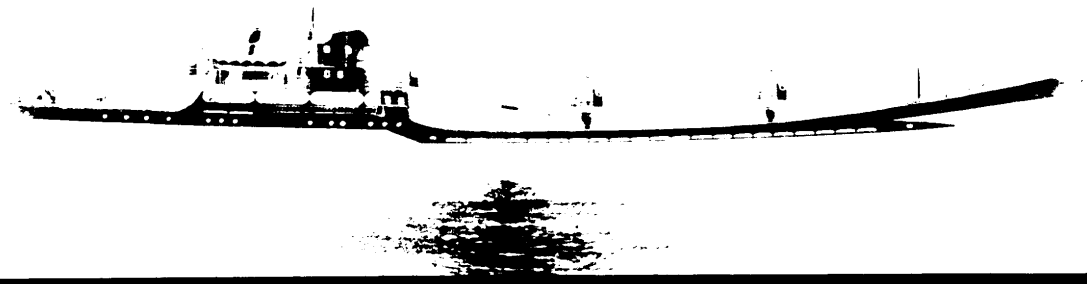
Грузовое устройство состоит из 13 кранов грузоподъемностью до 5 *т* и тяжеловесной стрелы грузо-

куда подается холодная и горячая пресная вода и кондиционированный воздух. Для отделки кают применены современные синтетические материалы. Кают-компания, музыкальный салон и красный уголок отделаны твердыми породами дерева.

Радионавигационное оборудование обеспечивает судну безопасность плавания при любых метеорологических условиях.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



ТРЕЙЛЕРНОЕ СУХОГРУЗНОЕ СУДНО

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 4400 ТОНН

Судно стальное сварное двухпалубное с кормовой надстройкой предназначено для перевозки генеральных грузов в контейнерах, пакетах и обычной таре, а также автотракторной и сельскохозяйственной техники: грузовых и легковых автомашин, прицепов, полуприцепов и т. д.

На судне предусмотрена механизированная горизонтальная и вертикальная погрузка и выгрузка. Такой тип судна в отечественном судостроении разработан впервые. Для погрузки и выгрузки колесной техники в условиях необорудованного берега в носовой части судна предусмотрены герметические раскрывающиеся ворота и сходня. Открывание и закрывание створок, подъем и опускание сходни механизированы.

Для приема и выгрузки подвижной техники с пирса при швартовке кормой на транце судна предусмотрен лацпорт с герметичным закрытием, являющийся одновременно сходней. Подъем и опускание кормового закрытия механизированы.

Судно имеет четыре грузовых трюма. Вертикальная погрузка обеспечивается четырьмя грузовыми стационарными электрическими кранами грузоподъемностью 3—5 т. Крышки люков оборудованы механическим приводом. Ширина люковых раскрытий и механизация сокращают время погрузо-разгрузочных операций и облегчают эксплуатацию судна.

Для перегрузки колесной техники с грузовой палубы на верхнюю и обратно в надстройке на верхней палубе предусмотрена легкая сходня, опускающаяся на грузовую палубу.

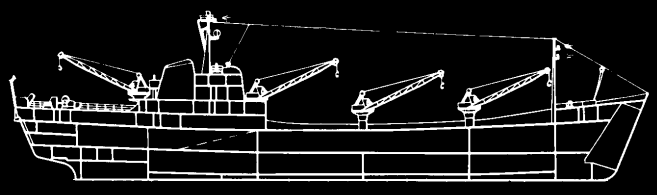
В поперечных переборках, ограничивающих твиндек второго и третьего трюмов, для прохода колесной техники вдоль судна имеются лацпорты.

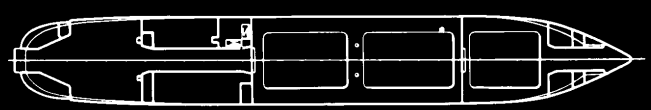
Для увеличения района плавания до 6000 миль предусмотрена возможность приема топлива в балластные цистерны.

Экипаж судна размещается в одно- и двухместных каютах, оборудованных зимним кондиционированием воздуха.

Силовая установка — дизельная двухвальная. Управление главными дизелями и дизель-генераторами — дистанционное из центрального поста управления. Вспомогательные и утилизационные котлы автоматизированы.

Применение новых конструктивных решений позволило создать высокорентабельное судно с широкими эксплуатационными возможностями.

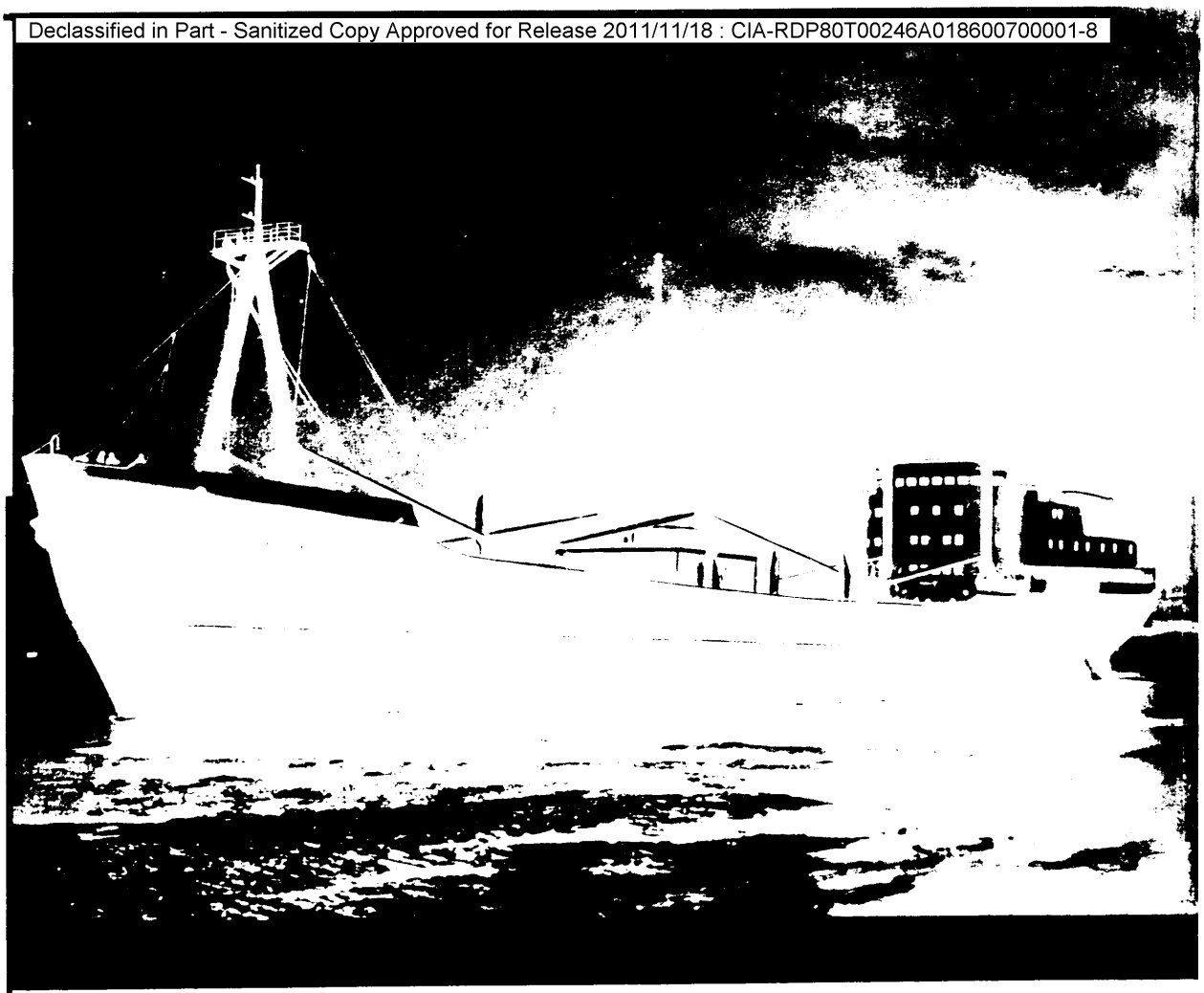




Длина	110,0 *м*
Ширина	15,6 *м*
Высота борта	8,8 *м*
Осадка	5,9 *м*
Водоизмещение	7150 *т*
Мощность силовой установки	2 × 2500 *л. с.*
Скорость	15 узл.
Дальность плавания	ок. 3000 миль
Автономность	15 суток

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



ЛЕСОВОЗ ТИПА «ПАВЛИН ВИНОГРАДОВ»

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Основное назначение — перевозка леса из портов Северного бассейна; в межнавигационный период на Севере — лесовозы могут быть использованы для перевозки зерна, в связи с чем их трюмы оборудованы откидными разделительными переборками.

Судно одновинтовое однопалубное с баком и ютовой надстройкой, с кормовым расположением машинного отделения, форштевнем полуледокольного типа и крейсерской кормой.

Непотопляемость судна обеспечивается при затоплении одного любого отсека. Корпус судна цельносварной из стали марки 09Г2.

Грузовые люки размерами 12,6 × 8,2 *м* имеют металлические закрытия с тросовым приводом от лебедок.

Комсостав размещен в одноместных каютах, команда — в двухместных.

Все жилые и общественно-бытовые помещения имеют воздушное отопление и умывальники с горячей и холодной водой.

Главная силовая установка — газовая турбина мощностью 4000 *л. с.* со свободнопоршневыми генераторами газа (СПГГ) фирмы Сигма (Франция). Управление газотурбинной установкой осуществляется дистанционно с пульта управления центрального поста, расположенного в машинном отделении.

Вспомогательная энергетическая установка состоит из трех дизель-генераторов мощностью по 200 *квт* с двигателями марки 6Ч 25/34. Имеется система дистанционного контроля за их работой из центрального поста управления.

Вспомогательная котельная установка — паровой комбинированный водотрубный и утилизационный котел типа КВК-2,5 паропроизводительностью 2,5 *т/час*, автоматизированный по горению и питанию.

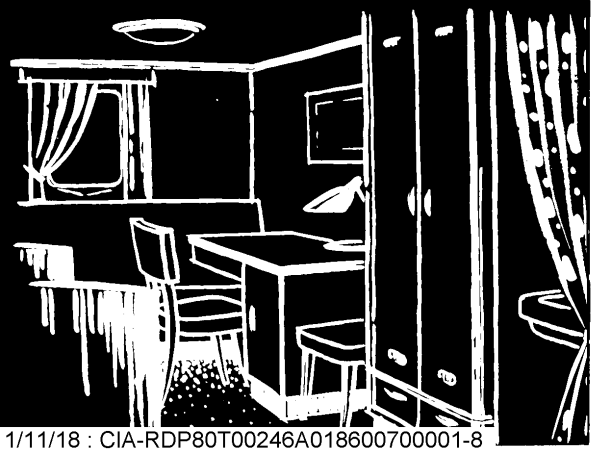
Основной род тока судовой сети — трехфазный, напряжением 220 *в*.

Судно оборудовано современными средствами радиосвязи и навигационными приборами.

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 5000 ТОНН

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	121,8 *м*
Ширина	16,1 *м*
Высота борта	8,25 *м*
Осадка с лесом	7,0 *м*
Объем трюмов	7550 $м^3$
Мощность силовой установки	4000 *л. с.*
Скорость	14 узл.
Водоизмещение	9420 *т*
Дальность плавания	6000 миль



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

ДИЗЕЛЬНЫЙ ЛЕСОВОЗ

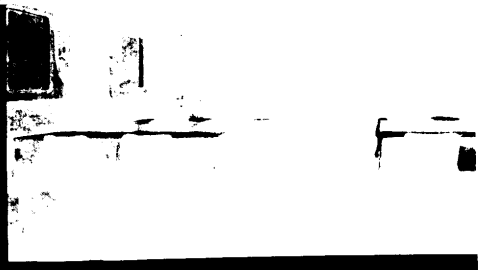
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 5000 ТОНН

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	121,9 *м*
Ширина	16,7 *м*
Высота борта	8,3 *м*
Осадка с лесом	7,0 *м*
Водоизмещение с лесом	9600 *т*
Кубатура трюмов	7400 $м^3$
Мощность силовой установки	5200 *л. с.*
Скорость	ок. 15 узл.
Дальность плавания	6000 миль

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8



Дизельные лесовозы предназначены для транспортировки леса из портов Севера. В межнавигационный период на Севере — могут быть использованы для перевозки зерна и генеральных грузов.

Судно одновинтовое, однопалубное с форштевнем полуледокольного типа и крейсерской кормой. Непотопляемость судна обеспечена при затоплении одного любого отсека. Корпус цельносварной из стали марки 09Г2.

Комсостав размещен в одноместных каютах, команда — в двухместных. Все жилые помещения имеют воздушное отопление и умывальники с горячей и холодной водой.

Главная силовая установка — дизель марки 9ДКРН 50/110 мощностью 5200 *л. с.* с газотурбинным наддувом, работающий на тяжелом топливе, изготовления Брянского завода по лицензии фирмы Бурмейстер и Вайн.

Вспомогательная энергетическая установка переменного трехфазного тока напряжением 380 *в* состоит из трех дизель-генераторов по 200 *квт*, с приводными двигателями марки 6Ч 25/34, имеющими дистанционное управление с поста главного двигателя, парового нефтяного котла типа КВВА 1,5/5 паропроизводительностью 1,5 *т/час* и утилизационного водотрубного котла паропроизводительностью 1,2—1,5 *т/час*.

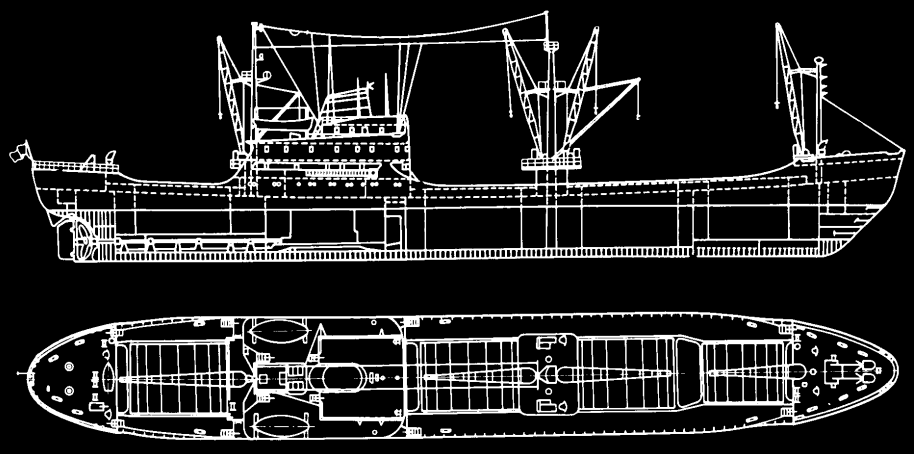
На судне предусматривается автоматизация вспомогательных котлов по горению и питанию, а также регулирования температуры перед котлом и сепараторами.

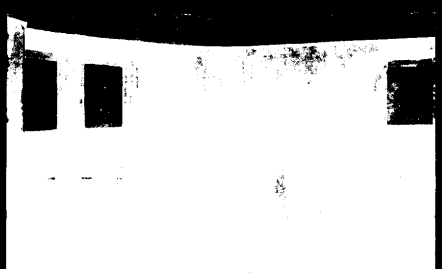
Предусмотрена автоматизация работы судовой электростанции, обеспечивающая синхронизацию генераторов при включении их в параллельную работу, отключение второстепенных потребителей при перегрузке и др.

По судовым системам предусмотрено автоматическое регулирование температуры и влажности воздуха в системе воздушного отопления, дистанционное измерение уровня жидкости в балластных отсеках, автоматическая подача пресной и забортной воды, автоматическое осушение льяльных вод.

На лесовозе предусмотрена механизация ряда судовых работ: применены краны-стрелы новой конструкции грузоподъемностью 5 *т* с вылетом стрелы за борт до 5 *м*, что позволяет значительно сократить стояночное время за счет возможности погрузки пакетированных пиломатериалов. Грузовые люки размерами 13,3 × 9,5 *м* имеют механизированное закрытие с гидравлическим приводом, а в трюмах установлены разборные металлические переборки, сборка и разборка которых производится с помощью крана-стрелы.

Для быстрой отдачи крепления палубного леса на судне применены специальные стопорные вьюшки с дистанционным управлением.





Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/11/18 : CIA-RDP80T00246A018600700001-8